Anno XVII - N. 27 **3 Luglio 1924**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(84) Roma, 1923-24 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

R. DECRETO-LEGGE 23 ***maggio*** **1924,** ***n.*** **995,** ***contenente disposizioni per il trattamento di pensione al personale delle ferrovie provenienti dallo Stato ex austro-ungarico*** **(1)**

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 4 della legge 26 settembre 1920, n. 1322, e l'articolo 3 della legge 19 dicembre 1920, n. 1778;

Visto l'accordo di Roma del 29 marzo 1923 approvato con R. decreto-legge 12 luglio 1923, n. 1816;

Vista la convenzione di Vienna del 30 novembre 1923;

Visto il R. decreto 1° maggio 1924, n. 690;

Visto il R. decreto-legge 22 febbraio 1924, n. 211;

Visto il R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651;

Visto il R. decreto 7 dicembre 1923, n. 2590;

Visto il R. decreto 27 gennaio 1924, n. 228;

Vista la legge 19 giugno 1913, n. 641, e successive modificazioni;

Visto il decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Visto il R. decreto-legge 13 marzo 1924, n. 526;

Visto il testo unico di legge approvato con R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51, modificato colla legge 20 marzo 1921, numero 296;

Visto il R. decreto-legge 8 marzo 1923, n. 633;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto con quello per le finanze e per l'economia nazionale:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Con decorrenza, agli effetti finanziari, dal 1° marzo 1924, gli agenti di cittadinanza italiana provenienti dalle Ferrovie dello Stato austriache (Staatsbahn) e dalla Compagnia delle ferrovie meridionali (Südbahn) e iscritti ai rispettivi fondi pensioni e istituti di previdenza, che siano stati confermati in servizio delle Ferrovie dello Stato italiano e ne

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 30 giugno 1924 n. 152.

siano cessati dal 1° marzo 1920 in poi, avranno il trattamento di pensione in vigore per il personale delle Ferrovie dello Stato quale è stabilito col decreto 7 dicembre 1923, n. 2590, esclusa l'applicazione delle disposizioni dell'art. 16.

Quando sussista titolo alla applicazione del precedente comma, le pensioni dirette e di riversibilità liquidate secondo le disposizioni dei regolamenti di provenienza e sugli stipendi degli organici del cessato regime per cessazioni dal servizio anteriori al 1° marzo 1924, saranno riformate sulla base delle nuove norme con decorrenza agli effetti finanziari dal 1° marzo 1924.

In tutti i casi in cui la pensione liquidabile colle norme per il personale delle Ferrovie dello Stato riesca inferiore a quella liquidata secondo le disposizioni dei regolamenti di provenienza e sugli stipendi degli organici del cessato regime, sarà mantenuta quest'ultima.

A decorrere dal 1° marzo 1924 per le pensioni anteriori e riformate come sopra e per quelle che non siano riformate per il precedente comma, o dalla data di decorrenza della pensione quando la cessazione dal servizio sia successiva, gli assegni di caro viveri saranno corrisposti nella misura in vigore per i pensionati delle Ferrovie dello Stato.

Art. 2.

Agli effetti della liquidazione della pensione gli agenti considerati nell'art. 1 e che siano cessati o cessino dal servizio nel periodo fra il 1° marzo 1920 e il 28 febbraio 1927, saranno considerati come effettivamente percepiti e introdotti nella media dell'ultimo triennio, in relazione agli inquadramenti virtuali al 1° marzo 1920, giusta l'art. 3 del R. decreto 27 gennaio 1924, n. 228, e ai precedenti e successivi sviluppi ipotetici di carriera:

a) per il servizio anteriore al 1° marzo 1920, gli stipendi delle tabelle allegate al regolamento del personale approvato col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

b) per il servizio fra il 1° marzo 1920 e il 29 febbraio 1924, gli stipendi delle tabelle annesse alla legge 7 aprile 1921, n. 368, nei casi in cui l'applicazione delle tabelle 6 dicembre 1923 rechi per essi aumento; nel caso contrario si supporrà che l'agente sia stato in tale periodo costantemente a uno stipendio pari a quello virtuale al 29 febbraio 1924, diminuito come all'art. 14 del decreto 6 dicembre 1923, numero 2651.

Art. 3.

Per i servizi resi posteriormente al 29 febbraio 1924, tanto per il computo delle ritenute quanto per quello degli stipendi da introdursi nella liquidazione della pensione, sono applicabili le disposizioni dell'art. 14 del R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, con riferimento agli stipendi virtuali al 29 febbraio 1924, giusta gli inquadramenti e gli svolgimenti ipotetici di carriera di cui all'art. 3 del R. decreto 27 gennaio 1924, n. 228.

Art. 4.

Le pensioni relative a cessazioni dal servizio anteriori al 1° marzo 1920 o, se posteriori a tale data, riguardanti agenti provenienti dalla Südbahn pei quali il collocamento a riposo dipenda da mancato riconoscimento della cittadinanza italiana o dal fatto che ad essi spetti un trattamento di riposo speciale, rimarranno liquidate secondo le norme degli istituti di provenienza e secondo i relativi regolamenti speciali e in base agli stipendi d'organico di origine, salvo solo a riformarle in quanto alla completa durata del servizio utile, quando questa sia stata computata fino al 3 novembre 1918 anzichè fino alla data effettiva di cessazione dal servizio.

Altrettanto sarà fatto nei casi di agenti dispensati anteriormente al 1° marzo 1924 in forza del R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143, quando essi per le disposizioni dei regolamenti di provenienza abbiano liquidato pensioni con durate di servizio inferiori a quelle di cui l'art. 7 del decreto stesso, come pure nei casi di agenti che anteriormente al 1° marzo 1924 siano stati comunque esonerati dopo raggiunti i limiti per il diritto a pensione secondo i regolamenti di provenienza ma prima di aver raggiunto quelli vigenti per le Ferrovie dello Stato.

Art. 5.

La liquidazione delle pensioni indirette avverrà secondo le norme vigenti presso le Ferrovie dello Stato sulla base della pensione spettante all'agente, anche se questa sia stata e rimanga liquidata colle norme del cessato regime.

Art. 6.

Per le pensioni da liquidarsi secondo le disposizioni in vigore presso le Ferrovie dello Stato i servizi precedenti al 1° marzo 1924 saranno considerati utili come segue:

a) il servizio prestato presso le Ferrovie dello Stato austriache e presso la Compagnia delle ferrovie meridionali fino al 3 novembre 1918 o fino alla materiale presa di possesso delle linee per parte delle Ferrovie dello Stato italiane, come pure quello prestato successivamente e fino a tutto il 29 febbraio 1920 presso le Ferrovie dello Stato italiane, per la durata in cui l'agente fu assoggettato alle ritenute per le casse pensioni e fondi di previdenza di provenienza, sarà utile integralmente agli effetti del raggiungimento dei limiti minimi di servizio di cui all'art. 3 del decreto 7 dicembre 1923, n. 2590, e al punto *c)* dell'art. 1 del testo unico 22 aprile 1909, n. 229, ma agli effetti del computo della pensione sarà utile per due terzi della sua durata effettiva;

b) il servizio prestato presso le Ferrovie dello Stato italiane fra il 1° marzo 1920 ed il 29 febbraio 1924 e durante il quale l'agente sia stato assoggettato a ritenute secondo le norme delle casse pensioni e fondi di previdenza di provenienza e in base agli stipendi d'organico d'origine, sarà utile a tutti gli effetti per l'intiera sua durata, contro pagamento della somma occorrente a portare, senza interessi, le ritenute alla misura cui sarebbero ascese se dal 1° marzo 1920 l'agente fosse stato iscritto al fondo pensioni delle Ferrovie dello Stato e se avesse percepito gli stipendi come al punto *b)* dell'art. 2;

c) il servizio militare prestato nell'Esercito italiano, tanto in qualità di volontari prima dell'armistizio quanto dopo, sarà utile integralmente, col computo delle campagne.

Degli anni di servizio di cui al punto *a)* eccedenti il limite ivi stabilito è ammesso il riconoscimento per intero; di quelli di servizio ininterrotto che gli agenti avessero prestato presso l'Amministrazione di provenienza prima della iscrizione ai fondi di previdenza è ammesso il riconoscimento per metà. Tanto gli uni quanto gli altri di tali riconoscimenti avranno luogo alle condizioni di cui all'art. 1 del R. decreto 7 dicembre 1923, n. 2590, non solo per gli agenti in servizio al 1° gennaio 1924, ma anche per quelli esonerati con decorrenza compresa fra il 1° marzo 1920 e il 31 dicembre 1923.

Per gli agenti cessati dal servizio anteriormente alla data di pubblicazione del presente decreto la domanda di ricono-

scimento dovrà essere presentata entro 90 giorni dalla data stessa e la somma da pagarsi per il riconoscimento sarà commisurata allo stipendio virtuale all'atto dell'esonero valutato come al comma *b*) del precedente art. 2.

Per gli agenti in servizio al 1° marzo 1924 la somma da pagarsi per il riconoscimento sarà commisurata allo stipendio goduto all'atto della presentazione della domanda, o al maggiore importo assoggettato a ritenute secondo l'art. 14 del R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, quando la domanda sia presentata durante il periodo di applicazione di tale articolo. Tale disposizione s'intende valere anche per gli agenti non provenienti dalle cessate Amministrazioni austriache, ogni qualvolta la domanda di riconoscimento intervenga durante il periodo di applicazione di detto art. 14.

Per le particolari modalità di effettuazione del pagamento dei contributi di riconoscimento nei riguardi degli agenti in servizio al 1° marzo 1924, valgono le disposizioni del successivo art. 11.

Art. 7.

Per gli agenti di cittadinanza italiana che al 1° marzo 1920 prestavano servizio presso le Amministrazioni di origine ma fuori del territorio italiano e che solo successivamente passarono a prestar servizio alla dipendenza delle Ferrovie dello Stato italiane, le disposizioni dei punti *a*) e *b*) dell'articolo precedente saranno applicate con riferimento alla data di tale passaggio.

Art. 8.

I benefici concessi a favore degli impiegati combattenti nel Regio esercito e nella Regia marina non si applicano per il servizio prestato nell'Esercito e nella Marina austriaci, nè agli effetti della carriera, nè a quelli della liquidazione della pensione Sono prive di qualsiasi effetto tutte le disposizioni dei cessati ordinamenti, riguardanti la valutazone delle campagne di guerra per il personale che vi abbia partecipato colle forze armate austro-ungariche.

Art. 9.

Gli agenti di cui all'art. 1 in servizio al 1° marzo 1924 saranno sottoposti, con decorrenza dalla data stessa, alle ritenute ordinarie e straordinarie del fondo pensioni delle

Ferrovie dello Stato, esclusa la tassa di entratura di cui al punto 1° dell'art. 6 del testo unico approvato col R. decreto 22 aprile 1909, n. 229.

Art. 10.

Gli agenti di cui all'art. 1 in servizio al 1° marzo 1924 saranno iscritti all'Opera di previdenza per il personale delle Ferrovie dello Stato, di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641, e successive modificazioni.

Le ritenute per l'Opera di previdenza comincieranno ad essere effettuate con decorrenza 1° marzo 1924 sugli stipendi di inquadramento alla data medesima, tenute presenti le disposizioni dell'art. 14 del R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651.

Il servizio prestato presso le Ferrovie dello Stato fra il 1° marzo 1920 e il 29 febbraio 1924 sarà utile agli effetti delle indennità di buonuscita, contro versamento all'Opera di previdenza, da parte dell'agente, di una somma pari all'importo, senza interessi, delle ritenute a cui egli sarebbe stato sottoposto se dal 1° marzo 1920 fosse stato iscritto all'Opera e se avesse percepito gli stipendi come al punto *b*) dell'art. 2.

Agli effetti dell'indennità di buonuscita il servizio prestato anteriormente al 1° marzo 1920 presso le Amministrazioni di provenienza e presso le Ferrovie dello Stato italiane potrà essere riscattato, per la parte posteriore al 1° luglio 1912, ove gli agenti ne presentino domanda entro sei mesi dalla pubblicazione del presente decreto, mediante pagamento dell'accumulazione al 1° marzo 1924 delle ritenute a cui gli agenti stessi sarebbero stati sottoposti presso le Ferrovie dello Stato, coi relativi interessi. Tali ritenute saranno valutate, in base alle aliquote attualmente vigenti, come se la precedente carriera dell'agente, se iniziata dopo il 1° luglio 1912, o in caso diverso la parte di essa posteriore a tale data, si fosse svolta sulla base delle tabelle 13 agosto 1917, in relazione all'inquadramento assunto nelle medesime al 1° marzo 1920, giusta l'art. 3 del R. decreto 27 gennaio 1921, n. 228.

In conseguenza della sistemazione dello stato giuridico ed economico del personale ex gestioni e della sua iscrizione all'Opera di previdenza, vengono soppresse, con effetto dalla data di pubblicazione del presente decreto, le casse ammalati esistenti nelle nuove Provincie per il personale medesimo. Le eventuali attività di liquidazione di dette casse saranno incamerate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 11.

Le somme che gli agenti ancora in servizio al 1° marzo 1924 dovranno versare al fondo pensioni o all'Opera di previdenza per la rifusione di ritenute di cui al punto *b*) dell'art. 6, per i riconoscimenti di cui al quart'ultimo comma dello stesso articolo e per i ricuperi di ritenute e riscatti di cui all'art. 10, saranno versate nei modi previsti all'art. 1 del R. decreto 7 dicembre 1923, n. 2590, oppure potranno essere ripartite sulla durata di servizio mancante al raggiungimento dei limiti minimi di età di cui all'art. 3 del R. decreto 7 dicembre 1923, n. 2590, mediante ammortamento assicurativo, in modo che le suddette rifusioni e ricuperi di ritenute, riconoscimenti e riscatti siano sempre considerati compiuti all'atto della cessazione dal servizio in qualunque momento questa avvenga. Le tabelle per tale ammortamento assicurativo e le relative norme di applicazione saranno approvate dal Ministro per le comunicazioni.

Le disposizioni del precedente comma saranno applicabili anche per i ricuperi di ritenute di fondo pensioni per gli agenti sistemati a ruolo con decorrenza retroattiva in forza del R. decreto 15 ottobre 1923, n. 2442, sia che si tratti di personale assunto nelle nuove Provincie, sia che si tratti di personale assunto in qualsiasi altra parte del Regno.

Le somme dovute per le rifusioni di ritenute e riconoscimenti di cui all'art. 6 da agenti già cessati dal servizio al 1° marzo 1924 saranno corrisposte unicamente colle modalità di cui all'articolo 1 del R. decreto 7 dicembre 1923, n. 2590.

Art. 12.

Gli avventizi aventi la cittadinanza italiana assunti dal cessato regime precedentemente alla istituzione dei fondi di previdenza e che non poterono esservi iscritti per superato limite di età, avranno, se esonerati dal 1° marzo 1920 in poi, il trattamento di quiescenza di cui all'art. 269 del regolamento del personale approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, calcolato sugli stipendi valutati come al punto *b*) dell'art. 2 se l'esonero sia avvenuto fra il 1° marzo 1920 ed il 29 febbraio 1924, e sugli stipendi di inquadramento al 1° marzo 1924 con applicazione dell'art 14 del decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, se l'esonero sia avvenuto dopo e durante il periodo di applicazione di

detto art. 14. Agli effetti dell'indennità per una volta ivi prevista sarà utile per intiero tanto il servizio prestato presso le Ferrovie dello Stato quanto quello prestato presso le cessate Amministrazioni austriache. Il servizio militare prestato presso l'Esercito e la Marina austro-ungarici non sarà utile pel computo dell'indennità: lo sarà invece quello eventualmente prestato presso l'Esercito o la Marina italiani.

Le somme che i prefati avventizi già esonerati avessero riscosse come assegni di carattere continuativo o in capitale secondo il vecchio trattamento, saranno dedotte, senza interessi, dalla indennità loro spettante col nuovo trattamento.

Nei casi di esonero anteriori al 1° marzo 1924 sarà però conservato il vecchio trattamento di assegni vitalizi computati secondo le norme e in base alle retribuzioni delle cessate Amministrazioni ogni qualvolta tale trattamento risultasse superiore al nuovo.

Art. 13.

Gli avventizi di cui al precedente art. 12, in servizio al 1° marzo 1924, saranno iscritti all'Opera di previdenza, e per essi saranno applicabili le disposizioni degli art. 10 e 11.

Art. 14.

Quando gli avventizi di cui all'art. 12 siano in servizio alla data di pubblicazione del presente decreto, al trattamento di indennità per una volta all'atto dell'esonero sarà sostituito quello di una assicurazione con versamento del valore attuale della indennità di cui all'art. 12 e della buonuscita sull'Opera di previdenza quali sarebbero liquidabili all'atto dell'assicurazione, e con successive ritenute agli agenti e contributo dell'Amministrazione, in base al decreto 13 marzo 1924, n. 526.

Per l'esonero dei suddetti agenti sono applicabili i limiti di età e di servizio di cui all'art. 2 del decreto 13 marzo 1924, n. 526, computando per intiero, agli effetti del raggiungimento dei limiti di servizio, la durata del servizio prestato presso le cessate Amministrazioni.

L'assicurazione degli agenti di cui trattisi avrà luogo soltanto quando, in relazione ai limiti di cui al precedente capoverso, la durata del contratto possa risultare di almeno cinque anni.

Art. 15.

La disposizione del precedente art. 12, secondo la quale la indennità per una volta per gli avventizi ivi considerati ed esonerati a partire dal 1° marzo 1924 si computa con applicazione dell'art. 14 del R. decreto 6 dicembre 1923, numero 2651, s'intende applicabile non solo per i suddetti avventizi provenienti dalle cessate Amministrazioni austriache, ma anche per gli agenti già in servizio presso le Ferrovie dello Stato e di qualsiasi altra provenienza, ai quali in caso di esonero spetti il trattamento di indennità per una sola volta.

Art. 16.

In relazione al disposto degli alinea 9, 10, 11 dell'art. 17 dell'accordo di Roma del 29 marzo 1923, approvato con R. decreto-legge 12 luglio 1923, n. 1816, le pensioni dirette e di riversibilità liquidate o da liquidarsi per gli agenti provenienti dalla Compagnia delle ferrovie meridionali (Südbahn) non più in servizio al 16 ottobre 1923 e per gli agenti ancora in servizio a tale data ma collocati a riposo in forza degli alinea 2, 3 e 7 dello stesso articolo, per la parte spettante all'Italia saranno a carico del Tesoro. Altrettanto sarà fatto per le indennità di caro viveri e per gli assegni analoghi di qualsiasi specie, relativi ai suddetti pensionati.

Le pensioni dirette e di riversibilità per gli agenti della stessa provenienza in servizio al 16 ottobre 1923 e che ne cessarono e ne cesseranno successivamente (salvo i casi di cui agli alinea 2, 3 e 7 del citato articolo contemplati nel comma precedente) saranno ripartite fra il Tesoro e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in ragione della somma totale degli stipendi che saranno stati percepiti dagli agenti prima e dopo la data suddetta. Per i pensionati considerati nel presente comma le indennità di caro viveri e di assegni analoghi di qualunque specie, estranei agli impegni dei fondi di previdenza, saranno ripartiti fra le Ferrovie dello Stato e il Tesoro, nelle stesse proporzioni in cui saranno ripartite le pensioni.

Art. 17.

Per gli agenti provenienti dalle Ferrovie dello Stato austriache (Staatsbahn) già a riposo il 3 novembre 1918 e per quelli che alla data stessa non erano ancora a riposo ma

che non furono confermati in servizio, le pensioni dirette e di riversibilità liquidate o da liquidarsi che a norma della convenzione di Vienna del 30 novembre 1923 spettino allo Stato italiano saranno a carico del Tesoro. Altrettanto sarà fatto per le indennità di caro viveri e per gli assegni analoghi di qualunque specie, relativi ai suddetti pensionati.

Le pensioni dirette e di riversibilità per gli agenti della suddetta provenienza confermati in servizio presso le Ferrovie dello Stato italiane dopo il 3 novembre 1918 o cessati dal servizio successivamente, saranno ripartite tra il Tesoro e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in ragione della somma totale degli stipendi che saranno stati percepiti dagli agenti prima e dopo la data suddetta Per i pensionati considerati nel presente comma le indennità di caro-viveri e gli assegni analoghi di qualunque specie, estranei agli impegni dei fondi di previdenza, saranno ripartiti fra le Ferrovie dello Stato e il Tesoro, nelle stesse proporzioni in cui saranno ripartite le pensioni.

Art. 18.

Nei rapporti fra lo Stato italiano, gli Stati eredi dell'ex Monarchia austro-ungarica e la Compagnia delle ferrovie meridionali, nulla viene innovato col presente decreto agli accordi di Roma del 29 marzo 1923 e di Vienna del 30 novembre 1923, per quanto riguarda il pagamento delle pensioni ai vecchi pensionati o a quelli da considerarsi come tali a sensi degli accordi medesimi.

In particolare per le pensioni agli agenti provenienti dalla Südbahn e cessati dal servizio fra il 1° marzo 1920 e il 16 ottobre 1923, che sono da considerarsi come vecchie pensioni e quindi da portarsi nel conto comune, per effetto della riforma di cui all'art. 1 saranno applicate le disposizioni dell'alinea 28 dell'art. 17 dell'accordo di Roma del 29 marzo 1923.

Art. 19.

A decorrere dal 1° luglio 1924 gli agenti di ruolo provenienti dalle cessate Amministrazioni austriache e gli avventizi assunti nelle nuove Provincie cesseranno di essere assicurati contro gli infortuni sul lavoro secondo la legge austriaca presso la Cassa nazionale infortuni con sede in

Roma e presso l'Istituto nazionale per le assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro di Trieste.

Per i casi di infortunio che si verificheranno a decorrere dalla data di pubblicazione del presente decreto a tali agenti sarà esteso a carico dell'Amministrazione ferroviaria il trattamento spettante agli altri agenti delle Ferrovie dello Stato in base al testo unico approvato con R. decreto 31 gennaio 1904, n. 51, modificato con la legge 20 marzo 1921, n. 296, e in base alle disposizioni del regolamento del personale.

Per i casi d'infortunio di agenti assicurati ai predetti istituti e che si verificheranno fra la data di pubblicazione del presente decreto e il 1° luglio 1924, il trattamento che gli agenti stessi avranno dall'istituto assicuratore sarà incamerato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 20.

Le disposizioni contenute nel secondo comma dell'art. 1 del R. decreto-legge 8 marzo 1923, n. 633, secondo cui dall'obbligo dell'assicurazione presso la Cassa nazionale infortuni sono esclusi gli agenti di ruolo delle Ferrovie dello Stato, si devono intendere estese anche al personale avventizio in servizio presso le Ferrovie stesse, sia che si tratti di personale assunto nelle nuove Provincie come al precedente articolo, sia che si tratti di personale assunto in qualsiasi altra parte del Regno.

Art. 21.

Le Ferrovie dello Stato non sono tenute, in mancanza degli aventi diritto di cui all'art. 10 del testo unico 31 gennaio 1904, n. 51, a versare le indennità, che a questi sarebbero spettate, al fondo speciale, di cui all'art. 37 della citata legge. Le dette indennità rimangono a beneficio della gestione infortuni dell'Amministrazione ferroviaria.

Art. 22.

Le disposizioni del presente decreto sono applicabili integralmente agli agenti già in servizio di ruolo presso il Governo di Fiume, che al 1° marzo 1924 siano passati alle Ferrovie dello Stato in forza del R. decreto 1° maggio 1924, n. 690, o che siano stati collocati a riposo dal suddetto Go-

verno nel periodo fra il 1° marzo 1920 e il 29 febbraio 1924; e ciò tanto se si tratti di agenti originari delle Ferrovie dello Stato ungherese o delle Amministrazioni ferroviarie di cui all'art. 1 e confermati in servizio dal prefato Governo di Fiume, quanto se si tratti di agenti assunti direttamente dal Governo medesimo in pianta stabile o in pianta provvisoria.

Per tali agenti il servizio prestato presso il Governo di Fiume sarà ad ogni effetto considerato come prestato presso le Ferrovie dello Stato italiane.

Gli avventizi assunti dal Governo di Fiume che saranno sistemati a ruolo secondo l'ultimo comma dell'art. 3 del R. decreto 1° maggio 1924, n. 690, saranno iscritti al fondo pensioni alle stesse condizioni degli avventizi assunti direttamente dalle Ferrovie dello Stato e sistemati in forza del R. decreto 15 ottobre 1923, n. 2442.

Art. 23.

Le disposizioni del presente decreto non sono applicabili al personale delle linee secondarie dichiarate soggette alla legge dell'equo trattamento del 14 luglio 1912, n. 835, modificata col R. decreto-legge 25 marzo 1919, n. 467, e col R. decreto-legge 19 ottobre 1923, n. 2311. Per tale personale sarà provveduto con separato decreto.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO — DE' STEFANI — CORBINO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO 26 *giugno* 1924, *che nomina il gr. uff. avv. Vittorio Tondelli vice direttore generale delle Ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'articolo 3 del R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;

Su proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le Comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il signor gr. uff. avv. Vittorio TONDELLI è nominato vice direttore generale delle Ferrovie dello Stato a decorrere dal 26 giugno 1924.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 26 giugno 1924.

VITTORIO EMANUELE.

CIANO.

R. DECRETO 26 *giugno* 1924, *che nomina il comm. ing. Luigi Velani vice direttore generale delle Ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'articolo 3 del R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;

Su proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le Comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il signor comm. ing. Luigi VELANI è nominato vice direttore generale delle Ferrovie dello Stato a decorrere dal 26 giugno 1924.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 26 giugno 1924.

VITTORIO EMANUELE.

CIANO.

Errata-corrige.

Bollettino ufficiale n. 16-1924 - Ordine di servizio n. 45, pagina 155, terza riga: dopo la parola « *grande* », aggiungere « *e piccola* ».

COMUNICATO

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che, con deliberazione del Commissario Straordinario in data 28 febbraio 1924, il Conduttore Di Luciano Francesco, (168478) del deposito P. V. di Siracusa, è stato destituito, in base all'art. 189-*a*) del Regolamento medesimo, perchè condannato a mesi sei di reclusione, a L. 500 di multa ed a mesi sei di interdizione dai pubblici uffici per concussione.

Circolare N. 38.

Elenco dei prezzi da assegnarsi ai materiali f. u., da riparare e riparati che si versano nei Magazzini dell'esercizio.

E' stato pubblicato e verrà distribuito, a cura dei Servizi interessati, l'elenco dei prezzi dei materiali da versarsi a Magazzino in sostituzione di quello allegato alla circolare n. 31-1918, e che andò in vigore col 1° maggio 1918, il quale rimane quindi abrogato con la relativa aggiunta.

I prezzi indicati nel nuovo « Elenco » devono, dalle Officine, Depositi e Squadre Rialzo, e dagli altri enti, i quali per le voci in esso comprese non hanno apposita tariffa, essere usati per tutti i materiali da versarsi dal 1° luglio 1924.

Per i materiali non singolarmente individuati, vale la prescrizione contenuta nell'annotazione in calce al quadro *A*), pag. 12 dell'Elenco stesso.

Circolare N. 39.

Biglietti di andata e ritorno - Chiarimenti per la tassazione.

A chiarimento delle norme impartite col foglio I allegato al Bollettino Commerciale n. 40-1923, punto 683, si rammenta che per i biglietti di andata e ritorno sono stabilite due distinte tariffe e cioè:

a) la tariffa derivata dalla media della tariffa ordinaria diretti-omnibus, per le relazioni interessanti linee servite in tutto o in parte da treni diretti;

b) la tariffa derivata dalla tariffa ordinaria per treni omnibus, per le relazioni interessanti linee servite esclusivamente da treni omnibus.

Da quanto sopra è detto emerge, che, tranne il caso di cui al comma *b*), sul quale non può cader dubbio di sorta, deve sempre applicarsi la tariffa di cui al comma *a*) anche se i viaggiatori non abbiano mai la possibilità di avvalersi di treni diretti.

Giova però avvertire che agli effetti della tassazione, per stabilire se le relazioni interessano linee servite in tutto o in parte da treni diretti o servite esclusivamente da treni omnibus, le stazioni devono attenersi alla determinazione delle linee conforme risulta nella intestazione dei quadri dell'orario ufficiale. Così ad esempio: per la relazione Torino-Cuneo, la quale implica per il tratto Torino-Trofarello anche la linea Torino-Alessandria-Genova e per il tratto Torino-Trofarello-Carmagnola implica la linea Torino-Bra-Savona (tratti serviti entrambi da treni diretti), si deve consultare soltanto il quadro orario della linea Torino-Savigliano-Cuneo e stabilire i prezzi dei biglietti in base alla tariffa per treni omnibus, risultando da detto quadro che la linea è servita esclusivamente da treni di tale categoria.

Si tenga anche presente che non dando diritto i biglietti di andata e ritorno a fermate intermedie se non imposte da ragioni di coincidenza — la qual cosa non si verifica nel caso preso ad esempio — non può il viaggiatore approfittare dei treni propri delle linee Torino-Alessandria-Genova e Torino-Bra-Savona per fermarsi a Trofarello o a Carmignola e indi proseguire, con treni successivi per Cuneo, in quanto la linea Torino-Savigliano-Cuneo, come tale determinata dall'ora-

rio ufficiale, è una linea a sè, sulla quale tutti i treni in partenza da Torino sono in destinazione di Cuneo.

Nel caso di biglietti di andata e ritorno richiesti per una via più lunga ammessa come deviazione e servita esclusivamente da treni omnibus, mentre la via più breve è servita in tutto o in parte da treni diretti, debbono essere applicati, per le singole classi, i prezzi che dal confronto fra la tariffa per treni diretti in base alla via più breve e quella per treni omnibus in base alla via più lunga risultino più elevati.

Le stazioni situate su linee servite solo periodicamente da treni diretti, verranno fornite di due serie di biglietti di andata e ritorno a destinazione fissa da porsi in distribuzione saltuariamente nei periodi di tempo nei quali le linee siano o no servite da treni diretti.

La istituzione di tali biglietti è di competenza del Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze, ed è subordinata alla domanda motivata delle stazioni interessate, che allegheranno alla domanda stessa la relativa richiesta mod. Ci 206.

Similmente dovranno esser trasmesse al suddetto Controllo le richieste per la istituzione di biglietti di andata e ritorno a destinazione fissa che comunque si rendessero necessari o in conseguenza a modificazioni apportate all'orario generale di servizio, o per frequente rilascio di biglietti facoltativi per una medesima relazione.

Circolare N. 40.

Radiazione dal parco F. S. di 8 carri scoperti di proprietà privata.

A richiesta della Società Anonima Italiana Gio. Ansaldo e C. di Genova, è stata autorizzata la radiazione dal nostro parco veicoli dei seguenti 8 carri scoperti:

910158 - 910160 - 910161 - 910162 - 910186 - 910187 - 910188 e 910189.

Detti carri dovranno essere cancellati alle pagine 87 e 88 dell'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco F. S. (edizione 1921), e ne dovrà essere vietata la circolazione sulla nostra Rete col trattamento previsto per i carri privati.

Distribuita agli agenti delle classi 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Circolare N. 41.

16ª Appendice all'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922 si rende noto alle Stazioni della rete e agli Uffici che ebbero in distribuzione l'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922 che detto Elenco è da aggiornarsi al 31 maggio 1924 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE PROPRIETARIE	INDIRIZZO	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
Acetati & Derivati (Società)	*Torino* - Corso Oporto	903.300	903.499
Colombo (Fratelli)	*Castellanza*	943.800	943.999
Scaduto&Scardina (Fratel.)	*Bagheria* - V. Stazione	955.200	955.499
Modificare come segue alle pagg. 20 e 38 i numeri assegnati al			
Ministero della Marina –	Direzione d'Artiglieria e Armamenti - R. Arsenale di SPEZIA	975.000	975.199
» » »	Direzione delle Costruzioni Navali - R. Arsenale di SPEZIA.	975.200	975.399
» » »	» » TARANTO	975.400	975.599
» » »	Reparto Esercizio ed Economia Macchine - R. Arsenale di SPEZIA	975.600	975.799
Modificare alle pagg. 19 e 31 i numeri assegnati alla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente in		903.000	903.299
Modificare alle pagg. 11 e 38 i numeri assegnati alla Ditta BASSO INNOCENTE in		977.200	977.499

Modificare la ragione sociale della Fabbrica di Birra « *Vilpian* » Soc. A. G. L. Bolzano, di cui la 12ª Appendice pubblicata nel Boll. Uff N. 6-1924 in Fabbrica di Birra « *Blumau Vilpian* » BOLZANO Piazza Walter 8.

Modificare alle pagg. 13 e 39 l'indirizzo della Ditta
CITTADINO CITTADINI da *Porto Recanati* in
Roma - Viale della Regina, 206.

Sono da cancellarsi le seguenti Ditte le quali non hanno più carri inscritti nel parco F. S.:

CICINELLI VINCENZO E NIPOTI — TRIESTE;

COMMISSIONARIA (LA) PUGLIESE — MOLFETTA;

PARMA, LAMBRIANI E C. — MILANO;

PICCARRETA FRANCESCO — CORATO (BARI);

SCIPPA BENEDETTO — NOVOLI;

SPADAVECCHIA PASQUALE — MOLFETTA.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44, *e* 45.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Comunicazioni.

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata. T. P. - Trattativa privata. G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori di montaggio e tesatura fili delle condutture primarie dalla sottostazione elevatrice di Torre del Lago alla sottostazione di Spezia C. in dipendenza dell'elettrificazione della linea Pisa-Spezia.	L. P.	Ore 10 15 Luglio 1924	150.000	Ufficio Elettrificazione di Livorno Piazza V. E. 9
Lavori in terra e murari relativi allo ampliamento ed alla sistemazione degli impianti per servizio merci e bagagli a Trofarello.	L. P.	Ore 17 24 Luglio 1924	150.000	Sezione Lavori Sud Ufficio I° Torino
Fornitura 4 trasformatori monofasi 16.7 periodi — 60.000 volt. — 4.000 volt. ciascuno della potenza di 2.650 K. V. A.	T. P.	Entro Luglio	—	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7° Roma ex Villa Patrizi
Costruzione di due alternatori 8000 K. V. A. trifasi, 16 periodi, 4000 volt. 500 giri con eccitatrice coassiale.	T. P.	Fine Luglio	—	Idem.
Fornitura di 1 turbina Pelton da 15.000 HP e materiale accessorio.	T. P.	Ore 18 20 Luglio 1924	—	Idem.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori di costruzione di due fabbricati alloggi a due piani, oltre lo scantinato, con due alloggi per piano, l'uno alla stazione di Apice e l'altro alla stazione di Savignano	L. P.	Ore 9 5 Luglio 1924	280.000 a fabbricato	Ufficio Elettrificazione di Benevento
N. 120.000 isolatori di porcellana mod. 1-920 con fascia verde alla base dis. F. S. n. 261.	L. P.	8-7-924	—	Servizio Approvigionamenti Ufficio 3° Roma ex Villa Patrizi

Il Direttore Generale:
ODDONE.

SENTENZA

Passaggio a livello - Chiusura a mezzo di catena - Investimento - Irresponsabilità delle Ferrovie.

La chiusura dei passaggi a livello ferroviari, può, a giudizio dell'Amministrazione, essere anche soltanto simbolica, purchè il mezzo adottato sia idoneo a segnalare il passaggio del treno.

A tal fine è sufficiente una catena — ancorchè logora e non del tutto tesa — con la quale sia stato tempestivamente sbarrato il passaggio.

La Ferrovia non è pertanto responsabile della morte di colui che rimanga investito dal treno attraversando il passaggio a livello nelle suddette condizioni.

CORTE DI CASSAZIONE — 28 aprile 1924 — *Pres.* D'Amelio - *Est.* Morgigni - P. M. Martini - Ferrovie c. Lembo.

Omissis.

Ritenuto che Maria Lembo in proprio nome e quale legale amministratrice dei minorenni suoi figli con atto 28 ottobre 1920, convenne l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato dinanzi al Tribunale civile di Vallo della Lucania e, assumendo che nell'8 maggio 1916, suo marito Gaetano Nastri in un passaggio a livello nei pressi della stazione di Agropoli, nel transitare con un carro fu investito dal treno, in modo da riportare gravi lesioni, con deperimento organico come conseguenza del trauma psichico da cui fu afflitto fino alla sua morte, e che il detto carro andò in pezzi e perirono due muli che vi erano attaccati, chiese il risarcimento dei danni in lire 16,000, che, contestata la lite, l'Amministrazione eccepì di non essere responsabile, tanto perchè la colpa doveva ricadere sul Nastri, il quale era avvinazzato, e imprudentemente e contro i regolamenti volle attraversare malgrado il divieto del guardiano, quanto perchè le catene che la istante asseriva che non fossero in buone condizioni di resistenza, non debbono costituire un osta-

colo materialmente insormontabile, ma sono poste nei passaggi a livello unicamente per avvertimento del pericolo, come segnale dell'imminente arrivo del treno; che l'adito collegio rilevò che dagli atti raccolti nel procedimento penale a carico del Nastri, terminato per amnistia, rimase accertato che il fatto si svolse in queste circostanze: nella sera dell'8 maggio 1916 Gaetano Nastri tornava a Testo, in compagnia del cognato Giovanni Landi; lasciò a costui la guida del carro trainato da tre muli, mentre egli, essendo alticcio per il vino bevuto, si distese in coda al carro medesimo e giunti al passaggio a livello, in contrada S. Marco di Agropoli, vi trovarono l'accesso impedito per il prossimo sopraggiungere del treno, dalle due catene apposte ai due lati, ma dalle quali restava sollevata da terra per soli 20 centimetri nel mezzo, ed era rappezzata con fili di ferro, ma avendo voluto il Landi attraversare la via ferrata nonostante la opposizione e le grida del guardiano; il carro fu investito dal treno che in quel punto arrivò, e a causa dell'urto, oltre alla morte del suddetto guardiano, il Nastri rimase leso in più parti del corpo, e due muli perirono, ciò premesso, il Tribunale fu di avviso che era infondata la suddetta tesi defensionale dell'Amministrazione, imperocchè, a norma dell'art. 243 della legge sui Lavori Pubblici, 20 marzo 1865, n. 2248, l'impedimento deve essere costituito da chiusura *idonea a intercettare materialmente il passaggio,* non bastando un qualunque riparo, da servire di segnale o avviso, che in molti casi può divenire insufficiente a evitare il pericolo, come si verificò nel caso in quella sera, e pertanto, non essendo contestato dall'Amministrazione le lesioni somatiche nella persona del Nastri, secondo risultavano dai referti e dalle perizie compiute nel procedimento penale, ammise la istante a provare con testimoni quali sintomi prodromici dell'asserta nevrosi traumatica presentò il medesimo Nastri, dopo l'infortunio e nel rimanente periodo della sua vita, e i danni che sofferse circa il carro e gli animali, nominando pure un perito perchè accertasse se per effetto dell'investimento egli avesse patito anche un trauma fisico e deperimento organico, e in ogni caso, se, per qual tempo e in quanta misura rimase abolita o diminuita la sua capacità lavorativa di carrettiere, che essendo stata impugnata questa decisione dell'Amministrazione, in via principale, e dalla Lembo, in via incidentale, la seconda sezione civile della Corte di appello di Napoli con sentenza 9 agosto 1922 avvisò conformemente al Tribunale, relativamente al rigetto della su menzionata tesi dell'Amministrazione ma opinando che il medesimo collegio avesse tempestivamente or-

dinata la perizia medica e la prova orale per accertare la misura dei danni, ammise la Lembo a provare, prima con testimoni le circostanze da essa articolate a dimostrazione della colpa alla suddetta Amministrazione, che questa ha prodotto ricorso, deducendo le identiche ragioni, che non furono accolte dalla Corte di appello.

Considerato che la Corte di appello, premesso, che l'articolo 213 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 sulle opere pubbliche, stabilisce:

« Le Ferrovie dovranno essere costantemente munite, ai punti di intersecazione, d'ambo i lati, di cancelli o altro modo di chiusura col quale si possa impedire il passaggio contemporaneo delle macchine e veicoli della strada ferrata, delle persone, bestie e veicoli della strada ordinaria », ne trasse il corollario che: « Vi sarebbe colpa dell'Amministrazione se risultassero provate le circostanze che la catena, dalla parte donde il carro giungeva dalla provinciale di Ogliastro, era più lunga del tratto da chiudere, e nel mezzo, perciò si abbassava fino a pochi centimetri dal suolo, ed era in più parti rotta e riunita agli anelli spezzati mercè fili di ferro filato » e per cotesta indagine ordinò la prova testimoniale.

A prescindere che, messa in questi termini la questione, marrebbe che non si potesse dare ingresso alla domanda di risarcimento dei danni in quanto — come questo Supremo Collegio ha molto volte statuito — le modalità con cui l'Ente pubblico abbia reputato di attuare un pubblico servizio, in base a determinati criteri tecnico-amministrativi, entrano nella sfera discrezionale, e perciò insindacabile, del libero esercizio della sua attività; quindi nessun soggetto privato ha il dirritto a esigerne lo adempimento con una o con un'altra forma particolare — la Corte di appello interpretò la su menzionata disposizione di legge in maniera certamente eccessiva, ritenendo come parimenti aveva opinato il Tribunale che l'ostacolo debba essere idoneo a intercettare materialmente il transito.

Infatti indicando la legge « *i cancelli o altro modo di chiusura* », senza però determinarlo, non solamente è evidente che il modo stesso affidi al prudente arbitrio della Amministrazione ferroviaria, ma è parimenti palese, a seconda del significato delle parole della norma e del concetto del legislatore, che la chiusura non debba intendersi tale da rendere impossibile, o almeno difficile, il passaggio.

Essa invece, alla stregua dell'intima essenza delle medesime parole e del pensiero dell'autore della legge, va intesa non già come un ostacolo reale, ma quale un modo simbo-

lico, un monito, una segnalazione del pericolo per chi volesse attraversare a piedi o a cavallo, in veicolo la via ferrata.

D'altronde qualunque individuo dotato di normale prudenza ha in sè la visione del pericolo, e pertanto gli incombe l'obbligo elementare di premunirsi di ogni possibile danno alla sua persona tanto più che non deve ignorare la esistenza di sanzioni penali contro i trasgressori della proibizione del passaggio. Alla suddetta interpretazione porgono l'adito l'art. 10 della legge 30 giugno 1906, n. 272, portante disposizioni speciali sull'esercizio delle Strade ferrate, in quanto che ivi è fatta menzione di *sbarre o di altri mezzi di chiusura, manovrati sul posto o a distanza,* e con l'ultimo capoverso, si stabilisce pure: « I passaggi a livello, non muniti di chiusura devono essere messi in *evidenza con qualche indicazione fissa* », e l'art. 1313 del regolamento per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con R. decreto 31 ottobre 1873, numero 1687, serie 2ª, prescrive: I passaggi a livello saranno muniti di barriere mobili che si chiuderanno almeno 5 minuti prima del passaggio dei convogli. Esse saranno chiuse a chiave quando i passaggi a livello non sono sorvegliati da apposito guardiano ».

Da questa ultima disposizione emerge ancora più la inesatta applicazione che fece la Corte di Appello circa le norme che regolano la soggetta materia, imperocchè come essa stessa ammise, il passaggio a livello, nella specie, era custodito da un apposito guardiano, che con ogni modo ingiunse al ribelle guidatore del carro di soffermarsi, rimanendo purtroppo, per la pervicacia di costui, vittima dello adempimento del suo dovere; e quindi non aveva importanza se una delle due catene fosse più o meno tesa, e se taluni dei suoi anelli avessero sufficiente solidità.

Anno XVII - N. 28 14-1 **10 Luglio 1924**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

(*Per memoria*).

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA — Ordini di servizio, Circolari e Comunicazioni *di durata determinata*:

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(355) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Errata-corrige.

Nomenclatura dei conti dell'esercizio 1924-25.

« A pagina 82, l'annotazione posta di contro al conto 109 partitario 1336, dev'essere sostituita dalla seguente:

« Per le spese del servizio dei Magazzini e delle Agenzie: per l'addebito dei trasporti contabilizzati dalla Sezione contabilità prodotti e per le operazioni in conto scorte di magazzino ».

Bollettino Ufficiale n. 24-1924, Ordine di servizio n. 74, pagina 235, 8ª riga.

Sostituire il millesimo 1924 col millesimo 1914.

COMUNICATI

Agenti licenziati e destituiti perchè condannati per delitti contro la proprietà.

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
RAIOLA Luigi (68538) DELLA VALLE Sebastiano (247395) VELARDI Enrico (141250)	Guardiano Frenatore in prova Conduttore principale	Condannati alla reclusione: il Raiola ad anni uno e mesi tre, il Della Valle e il Velardi ad anni due e mesi sei, il primo p r complicità in furto e gli altri per furto di tessuti, commesso in un carro del treno 6966 la sera del 14 marzo 1922. (Sentenza 15 novembre 1923 della Corte d'Appello di Napoli).
LUCCHINI Giovanni (226910)	Cantoniere in prova	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di lire 297 in danno di Tonide Maurizio, commesso in Baveno il 18 agosto 1923. (Sentenza 11 gennaio 1924 del Tribunale di Pallanza).
SORIO Giovanni (145155)	Operaio	Condannato a due mesi di reclusione per tentato furto di rottame di rame, commesso nella Officina di Verona il 22 luglio 1923. (Sentenza 15 gennaio 1924 della Pretura di Verona)
CAPASSO Arturo (151169)	Conduttore	Condannato a cinque mesi di reclusione e a lire 200 di multa quale colpevole di truffa avendo in Sapri il 25 novembre 1921 vinto a giuoco mediante carte segnate. (Sentenza 29 novembre 1922 del Tribunale di Sala Consilina)

Segue COMUNICATI

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il Comitato d'Esercizio di Reggio Calabria, in data 28 maggio 1924, ha deliberato il licenziamento del Frenatore avventizio sistemabile PASCALE Antonio, per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 6 marzo 1924.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale si rende noto che, con deliberazione del Consiglio di amministrazione in data 5 novembre 1921, il segretario di 1ª classe sig. ROMEO rag. Stefano (87885), della Sezione Movimento e Traffico di Reggio Calabria, è stato esonerato dal servizio con decorrenza 1° dicembre 1921 in applicazione all'art. 168-*d* del Regolamento medesimo.

Ordine di servizio N. 87.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi ordine di servizio n. 165-1923).

La « Società Anonima Cooperativa suburbana di consumo fra gli agenti delle strade ferrate » di Milano e le succursali di Bergamo, Lecco, Monza e Novi Ligure, hanno cessato di esistere.

Il nome della predetta Società e quelli delle relative succursali devono quindi essere depennati dall'elenco Allegato *A* al Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative ferroviarie, pubblicato con l'ordine di servizio N. 167/1911.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Circolare N. 42.

Laboratorio di confezione d'abiti.

A parziale modificazione della Circolare n. 57, inserita nel Bollettino Ufficiale n. 46 del 15 novembre 1923, si comunica che il Laboratorio di confezione corrispondente della Ditta Antonio Marziale di Roma

Loca & C°. - Via Mauro Macchi n. 84 - MILANO

ha trasferito la sua residenza nella stessa Città, in via Moscova n. 27, modificando la sua ragione in « *Sartoria Ferrovieri* ».

Circolare N. 43.

Radiazione dal parco F. S. di 24 carri serbatoio di proprietà privata.

Su richiesta della Società Anonima Serbatoi di Milano è stata autorizzata la radiazione dal nostro parco veicoli dei seguenti 24 carri serbatorio con 2 botti in legno, che la prefata Società ha ceduto ad una ferrovia secondaria:

Mv. 950012 e 950018 (già di proprietà della Ditta Bazzoli Illidio di Peschiera), 995022, 995024, 995028, 995032, 995033, 995034, 995037, 995038, 995039, 995040, 995067, 995068, 995069, 995070, 995074, 995075, 995151, 995152, 995153, 995155, 995156, 995159.

Detti carri dovranno essere cancellati alle pagine 299 e 472 *bis* dell'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco F. S. (edizione 1921), e ne dovrà essere vietata la circolazione sulla nostra Rete col trattamento previsto per i carri privati.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 44.

Radiazione dal parco F. S. di 7 carri serbatoio di proprietà privata.

A richiesta della Società Anonima Serbatoi di Milano è stata autorizzata la radiazione dal nostro parco veicoli dei segueti 7 carri-serbatoio con 2 botti in legno:

995021, 995023, 995027, 995030, 995031, 995035 e 995157.

Detti carri dovranno essere cancellati alle pagine 472-*bis* e 472-IV dell'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco F. S. (edizione 1921) e ne dovrà esser vietata la circolazione sulla nostra Rete col trattamento previsto per i carri privati.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 45.

Radiazione dal parco F. S. di 4 carri piatti con bilico e di 20 carri scoperti a sponde alte di proprietà privata.

A richiesta della Società Anonima Italiana Gio. Ansaldo e C. di Genova, è stata autorizzata la radiazione dal nostro parco veicoli dei 4 carri piatti 910143, 910144, 910145 e 910146 e dei 20 carri scoperti 910010, 910014, 910015, 910016, 910017, 910018, 910019, 910028, 910029, 910030, 910031, 910032, 910033, 910036, 910037, 910038, 910039, 910041, 910042 e 910043.

Detti carri dovranno essere cancellati alle pagine 83, 84, 86 dell'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco F. S. (edizione 1921), e ne dovrà essere vietata la circolazione sulla nostra rete col trattamento previsto per i carri privati.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 46.

Annotazione sui bollettini di consegna dell'avvenuta riconsegna della merce.

E' stato rilevato che molte stazioni non si attengono al disposto dell'art. 39 dell'Istruzione per l'applicazione delle Condizioni e Tariffe in quanto omettono di annotare a mano o con timbro, sui bollettini di consegna, la avvenuta materiale riconsegna della merce al destinatario od alla persona dal medesimo incaricata.

Poichè da tale trascuratezza possono derivare inconvenienti e anche danni finanziari all'Amministrazione, favorendo frodi e trafugamento di merci mediante una seconda presentazione dei detti bollettini per ritiro di cose già ricevute, si richiamano le stazioni alla rigorosa osservanza

di detta disposizione, avvertendo che, constatandosi ancora la lamentata omissione, saranno adottate misure disciplinari a carico degli agenti direttamente responsabili ed anche dei Capi stazione o Capi gestione, quando risultasse una deficiente sorveglianza da parte loro.

Distribuito agli agenti delle classi 3 e 22.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 23 aprile 1924 del Ministero della guerra il sig. Montuori Urbano di Marino, commerciante, nato e domiciliato in Napoli, via Antonio Ciccone n. 15, è stato escluso dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni.

Il Direttore Generale:
Oddone.

Ordine di servizio N. 3

Campagna saccarifera 1924.

1. *Noleggio dei carri agli zuccherifici.* — In relazione ad appositi contratti stipulati fra la nostra Amministrazione e le Società esercenti fabbriche di zucchero, vengono assegnati in noleggio alle medesime carri scoperti a sponde alte per l'effettuazione dei trasporti di cui al seguente punto 3 e per il tempo strettamente necessario.

2. *Marcatura e consegna dei carri.* — A cura delle competenti Sezioni Materiale e Trazione, sulle pareti dei carri noleggiati deve essere esposta l'iscrizione: « *Barbabietole* 1924 » seguita dal nome della località sede della Fabbrica alla quale i carri sono assegnati. Se in una medesima località si trovano più Fabbriche di zucchero, i carri ad esse assegnati debbono portare altresì il nome della rispettiva Fabbrica.

La consegna dei carri agli Zuccherifici deve aver luogo nelle stazioni e nei giorni convenuti fra le Sezioni Movimento e Traffico e le Società esercenti gli Zuccherifici stessi.

Le Sezioni Movimento e Traffico debbono prendere in tempo accordi con quelle Materiale e Trazione per la marcatura e le consegne dei carri, consegne da farsi risultare da apposito verbale mod. M-181, redatto in quattro esemplari a cura della stazione che fa la consegna e firmato dai rappresentanti delle F. S. e degli Zuccherifici.

Un esemplare rimane alla stazione ed uno alla Ditta ricevente; gli altri due vengono spediti in piego raccomandato e nella giornata stessa della consegna, alla competente Sezione Movimento e Traffico, la quale ne invia uno alla Sezione Materiale e Trazione interessata.

La portata dei carri da indicare nei verbali è quella stabilita dall'O. S. N. 16-1922, ciò che dovrà risultare anche da apposita annotazione in calce ai verbali.

Qualora gli Zuccherifici non prendessero in consegna i carri pronti alla data prestabilita, questa deve egualmente farsi figurare sul verbale, perchè da essa decorre il nolo.

3. *Uso e trattamento dei carri.* — I carri consegnati agli Zuccherifici si considerano come carri di proprietà privata,

quantunque non subiscano il cambio delle marche e dei numeri. In quanto non sia diversamente stabilito dal presente Ordine di servizio, la loro circolazione è quindi disciplinata dal Regolamento per i carri privati.

Coi carri noleggiati possono trasportarsi soltanto:

a) barbabietole, dalle stazioni di carico alla Fabbrica indicata su ciascun carro;

b) calci di defecazione e fettuccie residuate dalla lavorazione, dalla Fabbrica alle rispettive stazioni di carico delle barbabietole.

Le Sezioni Movimento e Traffico comunicheranno alle stazioni interessate le località fra le quali sono ammessi i trasporti, coi carri assegnati a ciascuna Fabbrica.

Una diversa utilizzazione dei carri noleggiati dà luogo alla tassazione del trasporto a carico in base alle tariffe competenti ed alla tassazione del trasporto a vuoto dei carri in base alla tariffa in vigore pei veicoli viaggianti sulle proprie ruote.

Le stazioni rispondono disciplinarmente delle infrazioni che non avessero impedite. Esse devono inoltre riferire alla propria Sezione ogni irregolarità riscontrata.

L'iscrizione sui fianchi dei carri noleggiati relativa a più località sedi di Zuccherifici, significa che ne è consentito l'uso promiscuamente per gli Zuccherifici stessi.

Purchè autorizzati dalle Sezioni Movimento e Traffico, gli Zuccherifici possono inviare i carri loro noleggiati anche su linee di altre Ferrovie o Tramvie italiane per prendervi e portarvi carico. In questi casi le stazioni di transito debbono eseguire la registrazione d'uso, allo scopo di assicurare la riscossione dei noli dovuti dalle Ferrovie medesime e delle altre tasse di passaggio, di manovra, ecc., stabilite per convenzione con ciascuna Ferrovia o Tramvia.

Le stazioni di partenza debbono curare che sui carri non si formino cumuli eccessivi con pericolo di caduta delle barbabietole.

I carri che hanno servito al trasporto di fettucce debbono essere diligentemente ripuliti a cura dello Zuccherificio.

Ai carri noleggiati carichi di barbabietole non si applicano i cartellini ordinari, essendo gli Zuccherifici autorizzati ad applicare ai carri stessi speciali etichette o cartellini.

4. *Inoltro dei carri carichi e vuoti.* — Le Sezioni Movimento e Traffico fissano i treni, ordinari e straordinari, da utilizzarsi pel trasporto dei carri noleggiati, carichi o vuoti, in modo che quelli carichi partano possibilmente dalla sta-

zione mittente nella stessa giornata del carico o nella notte successiva.

In quanto lo consente la disponibilità di forza di trazione, per l'inoltro dei trasporti di barbabietole, di fettucce e dei carri vuoti, si utilizzano i treni merci ordinari. Qualora però l'orario dei detti treni non vi si presti, si effettueranno appositi treni speciali o facoltativi di categoria di velocità quanto più bassa possibile, sopprimendo i treni ordinari sulla tratta corrispondente. Pei trasporti di fettucce diretti a stazioni di produzione di barbabietole, si debbono utilizzare i treni destinati all'inoltro del materiale vuoto.

L'orario dei treni prescelti deve essere comunicato agli Zuccherifici.

5. *Spedizione dei carri vuoti.* — I carri noleggiati sono trasportati gratuitamente nel viaggio a vuoto dalle stazioni F. S. cui sono allacciate le Fabbriche a quelle di carico ammesse. Per i percorsi a vuoto non compensati da corrispondenti percorsi a carico sarà però provveduto in sede di controllo all'addebito della tassa di L. 1.50 per carro-chilometro, in essa compresi gli aumenti in vigore.

Ogni carro deve essere scortato da una lettera di vettura, sulla quale deve figurare la dicitura: « *Convenzione speciale Campagna Saccarifera* ».

Le Fabbriche possono però anche valersi del modulo CI-112-*bis* per tale spedizione a vuoto di gruppi di carri diretti al medesimo destinatario in una stessa stazione F. S.

Il modulo CI-112-*bis* deve essere scritturato nei registri delle spedizioni e degli arrivi dei trasporti in servizio e relativi riassunti. La rispedizione dei carri giunti vuoti ad altra stazione di carico ammessa, può farsi soltanto con lettera di vettura. Al nuovo trasporto si applica la tassa di L. 1.50 per carro-chilometro (in essa compresi gli aumenti in vigore) più una tassa fissa di L. 20 per carro da riscuotersi a cura della stazione destinataria. Nel caso in cui i trasporti a vuoto tassati come sopra risultassero coperti da corrispondenti percorsi a carico, al relativo rimborso, esclusa la tassa fissa di L. 20, sarà provveduto in sede di controllo, in base a domanda degli Zuccherifici.

6. *Spedizione dei carri carichi.* — Anche le spedizioni dei carri carichi debbono essere effettuate con lettera di vettura portante la dicitura: « *Convenzione speciale Campagna saccarifera* ».

7. *Tassazione dei trasporti.* — Ai trasporti effettuati coi carri noleggiati vengono applicate le condizioni e tariffe in

vigore, avvertendo che possono eseguirsi in porto assegnato, purchè gli Zuccherifici ne figurino come mittenti e destinatari.

8. *Tassa di sosta per la giacenza dei carri carichi.* — Non sono soggetti a tasse di sosta i carri noleggiati per tutto il tempo che rimangono sui binari dei rispettivi Zuccherifici.

Per le soste, oltre i termini di tempo stabiliti dall'art. 32 delle Tariffe, subìte dai carri noleggiati *carichi* sui binari delle stazioni di partenza, in attesa del compimento del carico o della presentazione dei documenti di trasporto, ovvero sui binari delle stazioni di arrivo per rifiuto di ricevimento da parte dello Zuccherificio destinatario della spedizione, debbono applicarsi le tasse stabilite dalle Tariffe.

Alle stesse tasse sono soggetti i carri carichi che, per cause imputabili agli Zuccherifici, restano giacenti nella stazione sede della Fabbrica, ovvero sono fatti trattenere in altre località. Nel primo caso le tasse di sosta decorrono dal momento in cui i carri sono pronti per essere consegnati allo Zuccherificio e cessano all'ora in cui vengono effettivamente consegnati; nel secondo decorrono dall'ora in cui sono trattenuti e cessano a quella in cui vengono fatti proseguire a destino.

La stazione sede di Zuccherificio deve registrare i carri di cui al precedente capoverso in apposito modulo M-538 da presentarsi, non appena si determina la giacenza, al rappresentante della Fabbrica interessata, perchè convalidi la contestazione di tali soste, con la dichiarazione che i carri non possono essere ricevuti.

Se il rappresentante non rilascia tale dichiarazione, il Capo stazione ne fa annotazione nel libro stesso come prova dell'impedimento opposto dalla Fabbrica al ricevimento dei carri. Le stazioni allacciate alle Fabbriche si metteranno in relazione con quelle che trattengono carri carichi di barbabietole, per avere i dati occorrenti per il computo delle sopracitate tasse di sosta.

Le stazioni che trattengono i carri debbono a loro volta indicare sui documenti di trasporto il giorno, l'ora ed il treno di arrivo e di proseguimento di ciascun carro.

Le tasse di cui sopra vengono dalle stazioni riscosse ed addebitate con le norme ordinarie.

9. *Tassa di sosta per la giacenza dei carri vuoti.* — Nessuna tassa di sosta è dovuta per la giacenza dei carri vuoti negli Zuccherifici e sui binari delle stazioni F. S.

Le stazioni debbono segnalare prontamente alla rispettiva Sezione Movimento e Traffico le giacenze dei carri vuoti no-

leggiati che superino 72 ore, affinchè la Sezione possa eventualmente disporre per restituirli alla circolazione ordinaria.

10. *Deposito di barbabietole nelle stazioni.* — In caso di bisogno, le Sezioni Movimento e Traffico possono consentire che le barbabietole vengano depositate, senza pagamento di tasse di sosta, nei piazzali delle stazioni in attesa del carico; ciò però senza responsabilità alcuna per le F. S. e quando la concessione non porti disturbo al regolare servizio della stazione.

11. *Responsabilità pei casi di avarie e di ritardata resa delle merci.* — I trasporti vengono accettati a tutto rischio e pericolo degli speditori. L'Amministrazione ferroviaria non risponde delle avarie alle merci trasportate con carri noleggiati, a meno che non siano imputabili a colpa del proprio personale; del pari non avrà responsabilità alcuna per i cali naturali e per i danni provenienti dai trasbordi, qualunque sia la causa dei medesimi, nonchè per le avarie alla merce causate da ritardata resa, ovvero dal fatto che per colpa dello Zuccherificio, per difficoltà di servizio ferroviario, o per altre cause, i trasporti non venissero riconsegnati in ordine cronologico rispetto al loro arrivo.

Debbono però sempre farsi nei modi prescritti, tanto nelle stazioni quanto negli stabilimenti allacciati, gli accertamenti relativi alle avarie, agli ammanchi e ad altre eventuali irregolarità nei trasporti, avendo speciale cura di far risultare la causa della irregolarità e che il trasporto è stato effettuato in base a *convenzione speciale.*

12. *Riparazione e sostituzione dei carri guastati durante il noleggio.* — Le società concessionarie sono responsabili dei danni da esse causate ai carri. Perciò le stazioni, all'atto delle consegne e riconsegne dei carri, debbono procedere in contraddittorio col rappresentante dello Zuccherificio e col concorso dell'agente del Servizio Materiale e Trazione, alla constatazione delle eventuali avarie, da riportarsi sul modulo M-538.

Le Sezioni Materiale e Trazione provvedono poi, colle modalità d'uso, per l'addebito agli Zuccherifici delle riparazioni dei guasti ad essi imputati.

Dovendo, a cagione di guasti comunque verificatisi, *togliere dalla circolazione* dei carri tanto carichi che vuoti, i verificatori debbono applicare le etichette prescritte per l'invio in riparazione, e darne immediato avviso al Capo sta-

zione a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice delle etichette, ritirando la firma di ricevuta.

Se le avarie per le quali il carro viene tolto dalla circolazione sono prontamente riparabili coi mezzi disponibili sul posto, vi si deve provvedere senz'altro.

Trattandosi invece di avarie per le quali sia necessario inviare il carro in Officina o Squadra Rialzo, il Capo della stazione in cui il carro viene tolto dalla circolazione, ne dà avviso telegrafico alla propria Sezione Movimento e Traffico e alla stazione sede dello Zuccherificio, affinchè, d'intesa fra quest'ultimo e la Sezione stessa, si proceda alla riconsegna ed alla smarcatura del carro avariato, ed alla consegna allo Zuccherificio (se da questo richiesta) di un altro carro in buono stato, previa applicazione della scritta di specializzazione.

Tanto per la restituzione alle F. S. del carro guasto, quanto per la consegna del nuovo carro allo Zuccherificio, le stazioni debbono compilare i prescritti verbali Modulo M-181 e 181[a] come indicato ai punti 2 e 13.

13. *Restituzione e smarcatura dei carri.* — La restituzione anche parziale per cessato bisogno dei carri dalle Fabbriche di zucchero alle F. S. deve effettuarsi, previa ripulitura, nella stessa stazione dove avvenne la consegna.

Per la riconsegna dei carri le stazioni debbono redigere apposito verbale mod. M. 181-*a* (seguendo le modalità stabilite dal punto 2), facendovi risultare gli eventuali guasti e le mancanze constatate ai carri stessi, ed apponendovi l'annotazione: « *Accertata la regolare smarcatura dei carri* ».

Per affrettare e facilitare la riconsegna *e la smarcatura dei carri* noleggiati, d'accordo fra le Sezioni Movimento e Traffico e quelle Materiale e Trazione, le stazioni designate per effettuare tali operazioni saranno divise in gruppi, facenti capo ciascuno ad una determinata Squadra di Rialzo.

Eventualmente la smarcatura può essere fatta nell'interno degli stabilimenti.

Durante il periodo nel quale si effettuano le riconsegne, in ciascuna di dette Squadre vengono designati appositi agenti incaricati di procedere alla verifica ed alla smarcatura dei carri.

Di mano in mano che i carri giungono nelle località all'uopo fissate, i Capi stazione ne informano direttamente la rispettiva Squadra Rialzo, la quale a sua volta invierà prontamente sul posto uno degli incaricati delle operazioni in parola.

Lo stesso avviso viene dato contemporaneamente per norma alla Sezione Movimento e Traffico ed a quella Materiale e Trazione interessate, perchè ciascuna abbia modo di controllare e di accertare che il proprio personale ottemperi regolarmente e sollecitamente agli ordini ricevuti.

Nei casi in cui, per la natura del guasto, il veicolo non potesse essere inoltrato alla stazione designata per la riconsegna e per la smarcatura, quella che lo ritira dalla circolazione deve provvedere alla compilazione del verbale di riconsegna da rimettersi, per l'ulteriore seguito, alla stazione a contatto collo Zuccherificio al quale il carro era stato noleggiato.

A fine di evitare che, a campagna ultimata, restino in circolazione carri con la marcatura speciale e di prevenire contestazioni con gli Zuccherifici circa il computo dei noli, si prescrive che la stazione che riceve un carro, pel quale manchino disposizioni da parte dello Zuccherificio cui è assegnato, lo ritorni, appena reso vuoto, alla stazione sede dello Zuccherificio indicata sul carro, la quale deve provvedere per la riconsegna e smarcatura, seguendo i criteri sopracitati.

14. *Conti pel nolo dei carri.* — I conti pel nolo dei carri vengono trasmessi dalle Sezioni Movimento e Traffico ai Capi delle stazioni a contatto con le Fabbriche di zucchero, i quali curano la riscossione degli importi e li versano in giornata a cassa nei modi prescritti.

Trascorsi dieci giorni dalla presentazione del conto, senza che la Fabbrica lo abbia liquidato, il Capo stazione avverte telegraficamente la propria Sezione.

15. *Pesatura dei carri.* — Per i trasporti di barbabietole l'eventuale dichiarazione del peso a partenza non ha efficacia agli effetti della tassazione, ma vale quello riconosciuto in in arrivo aumentato dell'uno per cento a titolo di calo naturale, senza far mai luogo ad applicazione di penalità.

Per ogni carro di barbabietole è dovuto il compenso di L. 2.50, aumento percentuale compreso, ma non è mai dovuta la tassa di pesatura prevista dalle Tariffe.

La pesatura sarà eseguita di massima sulla bilancia a ponte della fabbrica allacciata, con l'assistenza di un agente ferroviario e con la scorta di documenti di trasporto, a meno che per condizioni locali o per altre ragioni, come la quantità minima degli arrivi, le F. S. ritengano opportuno eseguirla sempre, od in alcuni giorni soltanto, sui propri bilici.

Per le spedizioni dirette a stazioni di ferrovie concesse

sono in corso accordi con le ferrovie stesse per l'accettazione dei patti di cui sopra.

Per il rimanente e per tutti gli altri trasporti eseguiti coi carri noleggiati si applicano le Condizioni e tariffe in vigore nonchè le norme che regolano la concessione dei binari di raccordo.

16. *Orario di apertura e di chiusura dei cancelli negli scali.* — Nelle stazioni di spedizione delle barbabietole ed in quelle cui fanno capo le Fabbriche di zucchero, si potrà, a giudizio delle Sezioni Movimento e Traffico, convenientemente anticipare l'orario di apertura e posticipare quello di chiusura dei cancelli, ed attuare il servizio notturno, per facilitare il carico ed il sollecito inoltro dei trasporti.

17. *Registrazione dei carri noleggiati introdotti nei binari di raccordo.* — A parziale deroga delle norme contenute nell'Ordine di servizio n. 63-1922, le stazioni sono autorizzate a sopprimere pei trasporti di cui si tratta, la lettera di avviso mod. M.-540 e l'avviso di restituzione M-541. Debbono però istituire un apposito registro mod. M-538 per i soli carri di entrata nel raccordo di ciascuno Zuccherificio, completandovi le finche 1, 2, 3, 4, 5, 6, 17 18 e compilare apposito estratto modello M-539, limitatamente pure alle finche sopradette da inviarsi *giornalmente* alla propria Sezione.

18. *Diritto speciale pei carri introdotti negli stabilimenti raccordati.* — Per ciascun carro introdotto negli stabilimenti raccordati degli Zuccherifici deve essere applicato e riscosso lo speciale diritto di L. 10 di cui al punto 69 dell'Istruzione per l'applicazione delle Condizioni e Tariffe.

19. *Tolleranza di carico.* — Per le barbabietole, in quanto non sia applicato il punto 15, e per le fettuccie residuate dalla lavorazione delle barbabietole è ammessa la tolleranza del 5 per cento agli effetti dell'applicazione degli articoli 21 (pesatura) e 50 (sopratasse) delle Tariffe.

20. *Graduatoria di precedenza nella fornitura dei carri non noleggiati.* — I trasporti inerenti alla campagna saccarifera effettuati con carri non noleggiati, vanno considerati, agli effetti della fornitura dei carri, come ascritti al comma 1, punto primo, dell'O. S. N.79-1923.

21. *Statistica dei trasporti.* — Le stazioni sedi di Zuccherifici debbono compilare ogni decade i seguenti prospetti:

Modello 1 - per i trasporti di barbabietole in *arrivo* per ciascuno zuccherificio, tenendo distinti i trasporti, come è

indicato dallo stampato, per le singole provenienze. Debbono compilarsi separati moduli per i trasporti eseguiti in « carri noleggiati » e per quelli effettuati in « carri non noleggiati ».

Modello 2 - per i trasporti di fettucce e di calci di defecazione in *partenza* da ciascuno Zuccherificio, tenendo distinti i trasporti per le singole destinazioni. Debbono compilarsi separati moduli per i trasporti eseguiti in « *carri noleggiati* » e per quelli effettuati in « *carri non noleggiati* ».

Nei prospetti modello 1 e 2 non debbono comprendersi i trasporti eseguiti in carri di Ferrovie secondarie italiane, però a fine campagna la stazione deve indicare, per ciascuno Zuccherificio, il quantitativo complessivo dei trasporti effettuati con i carri di dette ferrovie.

Alla fine di ogni decade i prospetti modello 1 e 2 debbono essere trasmessi alle Sezioni Movimento e Traffico che riassumeranno i dati nei prospetti modello 3 e 4 da trasmettersi, a campagna ultimata ed insieme ad una relazione sull'andamento della campagna stessa, al Servizio Movimento e Traffico.

La fornitura dei moduli 1, 2, 3 e 4 viene fatta a cura del Servizio Movimento e Traffico alle singole Sezioni.

Si fa viva raccomandazione ai Capi delle stazioni allacciate agli Zuccherifici di curare la sollecita esecuzione delle manovre per la introduzione e la estrazione dai binari raccordati dei carri carichi e vuoti.

All'uopo i Capi stazione e i Capi gestione debbono eseguire accertamenti anche nell'interno degli stabilimenti per rilevare la situazione del materiale, sollecitare il carico e lo scarico ed evitare che dei carri carichi o vuoti siano tenuti giacenti oltre il tempo necessario, informandone al caso la propria Sezione Movimento e Traffico.

In quanto non è qui esplicitamente previsto, valgono le norme e condizioni stabilite per gli altri trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 4, 5, 11, 21, 22, 41, 42, 43, 44 *e* 45 *dei Compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Bologna, Firenze, Ancona, Roma.*

Comunicazioni.

Gare, appalti, etc. per lavori e forniture

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Impianto del riscaldamento a vapore a bassa pressione nel palazzo ex Pizzardi in Bologna.	L. P.	15 luglio 1924	—	Sezione Lavori di Bologna
Lavori in terra e murari per la costruzione di un fabbricato per il servizio merci a G. V. nella stazione di Fabriano.	L. P.	Ore 12 del 24 luglio 1924	184.300	Sezione Lavori di Ancona
Fornitura di due turbine doppie Francis ciascuna per dodici metri cubi al secondo e salto di m. 60.	T. P.	Entro agosto	—	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7° – Roma ex Villa Patrizi
Lavori di rinnovamento dei binari fra le stazioni di Calcio e di Rovato incluse con materiali del Mod. F. S. 46^3 per una lunghezza complessiva di ml. 26700 e di rinnovamento di deviatoi, inseriti nei binari delle stazioni comprese nel tratto da rinnovarsi.	L. P.	Ore 10 del 19 luglio 1924	323.000	Sezioni Lavori Est di Milano Centrale
Rinnovamento del binario di corsa dei treni dispari e relativi deviatoi inseritivi fra le stazioni di S. Martino B. A.(i) di Montebello Vicentino(e) della linea Milano-Venezia.	L. P.	Ore 12 del 26 luglio 1924	230.000	Sezione Lavori di Verona Fabbricato viaggiatori della stazione di Verona P. V.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori per la sistemazione del viadotto sul torrente Mignone al km. 59 + 662,10 della linea Roma-Viterbo.	L. P.	Ore 12 del 21 luglio 1924	90.000	Sezione Lavori Roma Nord Piazza della Croce Rossa N. 2 Padiglione VII p. t.
Sistemazione degli uffici del Riparto Collaudi nel fabbricato Uffici delle officine Materiale Rotabile di Torino.	T. P.	Ore 18 del 12 luglio 1924	60.000	Sezione Lavori di Torino Nord Via Sacchi N, 1
Lavori occorrenti alla trasformazione di un primo lotto di n. 250 carri a 2 sale con telaio misto serie **L** senza freno a mano in altrettanti carri normali serie **F** pure senza freno a mano e di un secondo lotto di n. 250 carri a 2 sale con telaio misto serie **L** con freno a mano in altrettanti carri normali serie **F** pure con freno a mano.	L. P.	Ore 18 del 14 luglio 1924	—	Servizio Materiale e Trazione Ufficio IV - Firenze Porta al Prato
Fornitura degli infissi occorrenti per la sistemazione e l'ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Cagliari.	L. P.	Ore 16.30 del 10 agosto 1924	200.000	Sezione Lavori di Cagliari

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio od Ufficio incaricato delle pratiche
—	—	Materiali per istrumenti di consenso a maniglia	L. P.	8-7-1924	Servizio approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
—	—	Vendita ritagli copertoni f. u.	L. P.	8-7-1924	Idem Ufficio 2°
—	—	Biglietti di servizio per l'anno 1925	L. P.	8-7-1924	Idem Ufficio 2°
Tonn.	13.457	Rotaie d'acciaio per armamento mod. R. A. 36 S. ed S. R. 27³	L. P.	8-7-1924	Idem Ufficio 3°
N.°	10.000	Pale per massicciata	L. P.	15-7-1924	Idem Ufficio 3°
Cg.	25.000	Bullette di Francia	L. P.	15-7-1924	Idem Ufficio 3°
N.°	70.000	Lampadine elettriche a filamento metallico con attacco a baionetta per illuminazione elettrica delle carrozze da 23 volts e 5 candele	L. P.	15-7-1924	Idem Ufficio 3°
Kg.	30.000	Lamiere di rame	L. P.	22-7-1924	Idem Ufficio 3°

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata. T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
Grosse	25.000	Viti mordenti di ottone . .	L. P.	22-7-1924	Servizio approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
Kg.	3.000	Vernici a smalto bianco opaco tipo " ripolin "	L. P.	16-8-1924	Idem Ufficio 2°
Serie	300	Ferramenta per scale ferrate per carico carbone sui tenders (escluse le viti a legno)	T. P.	1-7-1924	Idem Ufficio 2°
N.°	30	Carretti di legno a 2 ruote, per bagagli, fig. 73 ex R. A.	T. P.	4-7-1924	Idem Ufficio 2°
N.°	50	Cassette per tachimetri. . .	T. P.	5-7-1924	Idem Ufficio 2°

Il Direttore Generale:
Oddone.

SENTENZA

Perdita - Dichiarazione imprecisa.

Nel caso di perdita di merce dichiarata nella lettera di vettura in modo impreciso, l'indennità è da calcolarsi in base alla specie di minor valore (*art.* 58, § 3 *Condizioni e Tariffe*).

E' imprecisa la dichiarazione « *tessuti di lana* ».

CORTE di APPELLO di FIRENZE — 10 marzo 1924 — Ferrovie Stato contro Ceccuzzi.

IN DIRITTO

Osserva che è esatto l'assunto dell'Amministrazione appellante di non potere pretendere il Ceccuzzi l'integrale pagamento dell'ammontare della fattura in lire 4483 esibita a stabilire il valore del collo di merce di cui mancò la riconsegna a suo favore.

Dispone invero l'art. 58 delle condizioni per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato, approvate con R. decreto 12 novembre 1921, n. 1585 al § 2 lettera *C*, che l'indennità da corrispondersi in caso di perdita totale o parziale deve rappresentare il valore ordinario debitamente comprovato che avevano le cose della stessa qualità e specie nel luogo e nel tempo in cui vennero accettate per il trasporto. Ed al § 3 è detto, che in tali casi l'accertamento della qualità e specie delle cose si desume dalla lettera di vettura (o dallo scontrino per le spedizioni a bagaglio); ed ove da questi non risultino in modo preciso l'indennità, nel caso di perdita, è calcolata in base alla specie di minor valore.

Che nei casi stessi il valore dell'intera spedizione o di una parte di essa si calcola in base ai prezzi correnti, e questi si desumono dalle mercuriali del luogo di partenza od in mancanza da quelle del luogo più vicino, ed in difetto di mercuriali dalle altre fonti di prova.

E dall'art. 20 delle dette condizioni dei trasporti ferroviari è fatto espresso obbligo di dichiarare le cose spedite

secondo la loro natura e qualità con la precisa denominazione corrente. E se lo spazio all'uopo riservato nella lettera di vettura fosse insufficiente, tale dichiarazione può esser fatta su fogli speciali che il mittente deve firmare unendoli alla lettera di vettura ed in essa richiamarli per formarne parte integrante.

Dall'esegesi di coteste disposizioni rilevasi che il legislatore, meglio disciplinando le insufficenti norme dettate nel Codice di commercio art. 405) e nelle precedenti tariffe (art. 140) per i trasporti ferroviari, sull'indennizzazione nei casi di perdita od avaria delle cose spedite, ha stabilito al riguardo dei criteri fissi ed inderogabili per l'accertamento di esse, ed ha inoltre innovato alle cessate norme col sostituire nella liquidazione dell'indennità il valore corrente delle cose spedite sul luogo di partenza al valore stesso di quelle cose sul luogo della riconsegna.

Per vero tanto il citato Codice che le cessate Tariffe per i trasporti delle cose in ferrovia nulla disponevano di concreto circa i criteri di liquidazione dell'indennità da corrispondersi nei cennati casi, dando così materia a vessate questioni sia sulla facoltà del mittente o del destinatario a provare la qualità specifica delle merci non bene determinate nella dichiarazione fatta nel bollettino di spedizione o lettera di vettura, sia sui mezzi di prova per stabilirlo. Con le vigenti disposizioni contenute negli art. 58 e 20 surriferiti ed illustrate negli studi legislativi al progetto si è voluto considerare la lettera di vettura non più come un mero documento probatorio non sempre completo e suscettibile d'essere integrato, secondo la dottrina e la giurisprudenza più volte avevano ritenuto, ma sibbene come il documento unico ed esclusivo dal quale debba desumersi la qualità e la specie della merce secondo la denominazione corrente, e capace per se stessa a costituire dei diritti tra le parti contraenti ed interessate nella spedizione. E soltanto quando non risultasse tutto ciò in modo preciso per individuare la merce agli effetti della liquidazione dell'indennità, questa dovrà calcolarsi in base alle specie accertata di minor valore, che con presunzione assoluta è considerata costituire la vera entità economica dell'intera spedizione. Dalle fonti legislative chiara emerge la finalità di codeste disposizioni dettate ad impedire le facili ed infrequenti speculazioni in frode dell'Amministrazione ferroviaria mediante dichiarazioni generiche sulla natura e qualità delle merci spedite, negando che le dichiarazioni stesse possano integrarsi con altri mezzi probatorii sussidiarii, ed in particolare con la prova orale di cui la esperienza aveva dimostrato di

dover diffidare per riescire difficile ad essa Amministrazione difendersi dalla callidità e dalle mali arti degli interessati.

Non può quindi esservi dubbiezza di sorta nell'affermare che per essere l'indennità liquidabile in conformità della prima parte del **paragrafo 3°) dell'art. 58** suddetto è necessario che la lettera di vettura contenga l'esatta specificazione delle cose oggetto del trasporto secondo la loro natura e qualità con la precisa denominazione corrente, come l'articolo 20 fa obbligo esplicito al mittente di dichiarare, in modo che con tali indicazioni si possano individuare le cose nella loro particolare essenza e valore.

Ciò posto, deve riconoscersi che nell'attuale controversia la lettera di vettura in atti contenendo la semplice dichiarazione di « tessuti di lana » non viene evidentemente ad indicare un *genus* della stoffa di lana, senza che resti così determinata la qualità o precisato il carattere specifico di essa, mentre svariate e numerose sono le qualità dei tessuti di lana aventi ciascuna una particolare denominazione corrente nell'uso commerciale ed anche comune, ed a ciascuna qualità o tipo è attribuito necessariamente un diverso prezzo. Difatti nel caso in esame l'appellato assume che tre erano le qualità dei tessuti di lana, racchiuse nel collo smarrito, avente ognuna un differente prezzo variante dalle L. 51 alle 85 al metro, come egli intende di avere dimostrato con la fattura esibita dalla ditta mittente. Ma un tale mezzo complementare di prova della dichiarazione della merce spedita non è consentito, per quanto più sopra si è detto, dalle cennate disposizioni sulle condizioni per i trasporti sulle Ferrovie dello Stato, che sono la legge contrattuale fra le parti. E nel caso di insufficienza della dichiarazione risultante dalla lettera di vettura, come non può non ravvisarsi che si verifichi in quello attuale per la generica indicazione in essa segnata « tessuti di lana », devesi invece applicare senz'altro la presunzione di legge di ritenere l'intera spedizione della specie di minore valore di quella dichiarata o contenutavi agli effetti della liquidazione dell'indennità, la quale presunzione non consente prova contraria. In tal caso soltanto, ove il prezzo della specie di minor valore non sia possibile desumere dalle mercuriali del luogo di partenza o viciniore, è ammesso l'esperimento di altri mezzi probatori (ultimo cap. § 3 art 58); ma non può estendersi tale facoltà di prova sussidiaria anche per completare la dichiarazione sulla qualità del genere oggetto della spedizione come sostiene la difesa dell'appellato Ceccuzzi. La disposizione legislativa al riguardo è troppo chiara, perchè l'ammissibilità di altre fonti probatorie possa riferirsi all'infuori della determina-

zione del prezzo della specie sia dichiarata che presunta, di cui siasi verificata la perdita o l'avaria per calcolarne l'indennità e possa essere estensibile anche all'accertamento della qualità specifica della merce stessa. Ed una tale interpretazione del tutto arbitraria e contraria alle regole d'ermeneutica, oltre che dalla lettera della legge, è esclusa dallo spirito e dalla finalità della norma sancita nella prima parte del § dello stesso art. 58, che resterebbe altrimenti interamente annullato. Pertanto nulla prova in contrario che l'Amministrazione ferroviaria, valendosi della facoltà d'accertamento concessale dal § 3 dell'art. 56 delle citate condizioni di trasporti, abbia cerziorato essere la fattura esibita pienamente conforme alla scritturazione relativa nei libri della Ditta mittente.

Poichè un tale riscontro praticato soltanto agli effetti della misura dell'indennità giustifica unicamente la accettazione che la stessa amministrazione ha fatto di corrispondere il prezzo di L. 51 al metro segnato per la specie di tessuto di lana di minore costo, e non può avere altro effetto giuridico da essa parte non voluto nè accettato.

Che di conseguenza la indennità da liquidarsi a favore del Ceccuzzi per la mancata riconsegna del collo contenente dei tessuti di lana per il quantitativo di m. 67, quale risulta dalla fattura, dovendo calcolarsi per l'intera spedizione al prezzo unitario di L. 51 al metro a termini delle cennate considerazioni, ascende alla minore somma di L. 3417 su quella domandata dal Ceccuzzi, più il chiesto rimborso in L. 39.15 della tassa di trasporto e gli interessi di legge come alla sentenza appellata, la quale in accoglimento dell'appello dovrà quindi essere in tali sensi riformata.

Anno XVII - N. 29

17 Luglio 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(583) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Errata-corrige.

Nel R. decreto-legge 23 maggio 1924, n. 869, contenente norme interpretative e sostitutive di quelle emanate coi Regi decreti 6 dicembre 1923, n. 2651, e 27 gennaio 1924, n. 228, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 138 del 12 giugno u. s., all'articolo 1, quart'ultimo capoverso, là dove dice « comunque di grado non inferiore al 3° » deve leggersi « non inferiore al 5° », come risulta dal testo originale e come qui si rettifica (1).

R. DECRETO 23 *maggio* 1924, *n.* 1060, *concernente la riduzione sui prezzi di trasporto sulle Ferrovie dello Stato dei vini nazionali provenienti dalle stazioni della Sicilia, della Calabria e delle Puglie* (2).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto col Ministro per le finanze e con quello per l'economia nazionale;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ai trasporti a carro di vini nazionali in partenza da stazioni della Sicilia, delle Calabrie e delle Puglie e in destinazione di stazioni delle altre regioni o dell'estero e percorrenti almeno 850 chilometri, o paganti per tanti, è accordata dal 1° giugno al 30 settembre 1924, la riduzione del 50 per cento sulle tasse di porto relative ai percorsi sulle Ferrovie dello Stato previste dalle tariffe interne ed internazionali.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* dell'8 luglio 1924, n. 159.

(2) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 9 luglio 1924, n. 160.

Art. 2.

Del minore introito derivante dalla riduzione di cui all'articolo precedente sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari nella misura che verrà stabilita d'accordo fra il Ministero delle finanze e quello delle comunicazioni.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO — DE' STEFANI — CORBINO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO-LEGGE 19 *giugno* 1924, *n.* 1083 *circa l'attribuzione degli assegni al personale delle Ferrovie dello Stato aventi qualfiche dall'8° al 14° grado* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto con quello per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Per gli agenti che, anteriormente al 1° marzo 1924, avevano qualifiche dei gradi dall'8° al 14°, le somme di cui al comma *c*) del secondo alinea dell'art. 9 del R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, sono ridotte a L. 900.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 luglio 1924, n. 164.

Tale riduzione vale anche ai fini dell'applicazione dell'articolo 14 del citato Regio decreto.

Fermo restando l'inquadramento già effettuato ai sensi di detto decreto, la differenza fra lo stipendio risultante dall'applicazione dell'art. 9 suddetto colla modificazione di cui al primo comma del presente articolo e lo stipendio spettante per effetto dell'inquadramento stesso, è attribuita a titolo di assegno personale utile ad ogni effetto e da riassorbirsi in occasione dei successivi avanzamenti.

Il presente decreto ha vigore dal 1° marzo 1924.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 giugno 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Ordine di servizio N. 88.

Istituzione del cartellino mod. M. 242d per i carri di merci deperibili o deperibilissime e soppressione dell'etichetta mod. M. 277 per i colli di merci in piccole partite a G. V.

(Vedi Bollettini Commerciali 27-1920 punto 331 e 45-1922 punto 690, ordine di servizio 59 e circolare 40-1923).

1. Con l'ordine di servizio n. 59-1923 vennero soppressi i cartellini mod. M-246, M-246a, M-246b, M-246c, M-246d, M-246f, M-246g, M-246h, M-246l, e M-246o, specializzati per le varie categorie di trasporti di merci deperibili e fu disposto che, in loro vece, si facesse uso del cartellino ordinario mod. M-242, ingommando su di esso il listino mod. M-272c.

Allo scopo di agevolare il compito delle stazioni, si è istituito il cartellino M-242d recante la scritta « *Merci deperibili o deperibilissime* » ed avente le seguenti altre indicazioni: numero e serie del carro, provenienza, destinazione, via da percorrere, destinatario e data di carico.

Tale cartellino dovrà essere adoperato in luogo di quello M-242 e del listino M-272c, il quale ultimo, d'ora innanzi, dovrà essere applicato soltanto sui relativi documenti di trasporto e di scorta.

Il nuovo cartellino M-242d sarà da comprendersi fra gli stampati a pagamento di cui la circolare n. 40-1923, dovrà essere richiesto ai Magazzini nei modi d'uso e posto in vendita al prezzo di centesimi 10 per ogni esemplare.

2. In seguito alla disposizione di cui all'art. 7 del R. decreto-legge 29 ottobre 1920, n. 1523, facente obbligo agli speditori di applicare sui colli di merci in piccole partite a G. V. un'etichetta o cartellino con il nome e l'indirizzo del destinatario e con l'indicazione della stazione cui sono diretti, è in gran parte cessato lo scopo per cui era stata istituita l'etichetta mod. M-277 (già CH-51), la quale pertanto viene soppressa.

Le stazioni continueranno tuttavia ad utilizzare tale etichetta fino ad esaurimento delle scorte.

Per effetto della soppressione dell'etichetta di cui trattasi, le stazioni dovranno curare la rigorosa osservanza della su ricordata prescrizione circa l'etichettamento da parte degli

speditori dei colli di merci in piccole partite e dovranno rifiutare l'accettazione di quei trasporti che non portino etichette o cartellini solidamente incollati od attaccati ai colli e recanti in modo chiaro e preciso le prescritte indicazioni.

(*Distribuito agli agenti delle classi* 5, 9, 18, 19, 20, 21 *e* 22).

Ordine di servizio N. 89.

Spostamento del transito di Postumia.

In seguito allo spostamento del transito da Postumia Grotte al confine politico, di cui al punto n. 266 del « Bollettino commerciale » n. 14-1924, si rende necessario portare alle pubblicazioni di servizio le modificazioni seguenti:

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex-austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, ecc ... » (edizione 1° gennaio 1921) a pag. 19 di contro al nome della stazione di Postumia Grotte si dovrà esporre il richiamo (+ +) e dopo il nome suddetto si dovrà aggiungere:

Postumia transito (+ + +) /—/	Aurisina – Postumia transito	Trieste 1° Trieste

In calce alla pagina stessa si dovranno trascrivere le seguenti note:

(+ +) — Vi hanno luogo le operazioni per la consegna delle merci per i trasporti nei due sensi fra l'Italia ed oltre ed il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni ed oltre. Non sono ammesse le rispedizioni dei trasporti a carro. Vi si compiono le operazioni doganali riguardanti i trasporti in piccole partite; quelle pei trasporti a carro si compiono, in generale, a Prestrane Mattegna. Le operazioni doganali jugoslave si compiono a Rakek. Per il computo delle tasse dei trasporti sia delle persone che delle cose nei due sensi fra l'Italia ed oltre il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni ed oltre valgono le distanze per e da Postumia transito.

(+ + +) — Non è stazione ma semplice punto di allacciamento fra le ferrovie italiane e quelle jugoslave. Le tasse

riguardanti i trasporti sia delle persone che delle cose in destinazione per il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni ed oltre o viceversa sono da computarsi per questo transito.

Infine, nella colonna 3ª, di contro al nome delle stazioni della linea Aurisina-Postumia Grotte si dovrà modificare l'indicazione della linea suddetta in « Aurisina-Postumia transito ».

Nella parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione 1° marzo 1922) si dovrà:

— all'indice grafico, quadro N. 1, modificare il nome di « Postumia Grotte » in « Postumia transito »;

— alla pagina 21, tabella (92 bis) « Cormons-Monfalcone-Aurisina-Postumia Grotte » e tabella (93) « Trieste C.le-Aurisina-Postumia Grotte » trascrivere, dopo Postumia Grotte, il nome di « Postumia transito (+) » con le distanze di Postumia Grotte, aumentate però di Km. 11, ed in calce alle tabelle stesse trascrivere la seguente nota.

(+) Punto di allacciamento delle linee italiane con quelle jugoslave.

Inoltre all'intestazione delle suddette due tabelle si dovrà modificare « Postumia Grotte » in « Postumia transito » e all'indice alfabetico, pag. 64, fra i nomi di Postumia Grotte e Potenza Inferiore si dovrà inserire:

Postumia transito / 92 *bis*, 93 /

Nella Parte II del prontuario sopra indicato (edizione agosto 1923) si dovrà:

— all'indice grafico, quadro N. 1 modificare il nome di « Postumia Grotte » in « Postumia transito »;

— alla pagina 17 tabella (59) « Cormons-Monfalcone-Aurisina-Postumia Grotte » e alla pagina 22 tabella (86) « Trieste C.le Aurisina-Postumia Grotte » trascrivere, dopo Postumia Grotte, il nome di « Postumia transito » rispettivamente con i richiami (2) e (3) e con le distanze di Postumia Grotte aumentate però di Km. 11.

Inoltre all'intestazione delle suddette due tabelle (59) e (86) si dovrà modificare « Postumia Grotte » in « Postumia transito » e in calce alle tabelle stesse si dovrà trascrivere la seguente nota con i richiami, rispettivamente, (2) e (3);

« Punto di allacciamento delle linee italiane con quelle delle Ferrovie jugoslave ».

Infine all'indice alfabetico, pag. 68, fra i nomi di Postumia Grotte e Potenza Inferiore si dovrà trascrivere:

Postumia transito / 59.86 /

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche per la via più breve dalle stazioni, fermate e case cantoniere della rete principale continentale e sicula della Stato ai transiti di confine » (edizione agosto 1923) si dovranno aumentare di Km. 11 tutte le distanze esposte nella colonna intestata « Postumia Grotte » e si dovrà modificare il nome di questo transito in « Postumia transito ».

Inoltre alla pagina 49, fra i nomi di Postumia Grotte e Potenza Inferiore si dovrà inserire:

Postumia transito /84/491/501/243/606/714/166/566/—/515/232/745/

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni e negli Uffici di Controllo si dovrà trascrivere, dopo il nome di Postumia Grotte, il nome di « Postumia transito » e di contro si dovrà esporre la relativa distanza uguale a quella di Postumia Grotte aumentata però di Km. 11. L'istradamento sarà quello stesso indicato per Postumia Grotte.

All'indice, nella sede opportuna, dovrà pure essere trascritto il nome di « Postumia transito » con l'indicazione della pagina e del numero progressivo.

Distribuito agli agenti della classe 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 90.

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa fra il personale delle ferrovie dello Stato » di Luino è stata nuovamente ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto nell'allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 165-1923.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 91.

Graduale sostituzione dei biglietti a foglietto a tariffa differenziale A - serie fissa - con biglietti a cortoncino.

Si previene che i biglietti a foglietto — serie fissa — a tariffa differenziale *A* interi o a metà prezzo, verranno sostituiti, di volta in volta che il Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze avrà esaurite le scorte ore esistenti, con biglietti a cartoncino di dimensioni eguali a quelle dei facoltativi interi diretti (84 × 30) e con le stesse principali caratteristiche dei biglietti a cartoncino delle specie di formato normale (56 × 30) già in vendita per alcune percorrenze.

Le stazioni ed Agenzie saranno a tempo opportuno avvertite dal prefato Controllo dell'esaurimento delle scorte in parola, affinchè per le successive riforniture si rivolgano direttamente alla « Stamperia Biglietti Ditta Giovanni Colombo - Roma Termini », inviando alla medesima le richieste mod. C. I-206.

Nei nuovi biglietti a cartoncino sarà mantenuta la progressività numerica di quelli a foglietto precedentemente forniti.

Resta inteso che nei casi di nuove istituzioni di biglietti a serie fissa della specie che ne occupa, i biglietti stessi, qualunque sia la percorrenza, saranno stampati su cartoncini.

Con l'occasione trovasi opportuno di rammentare che le caselle tracciate nella parte inferiore del biglietto servono: la prima, per la foratura da praticarsi all'accesso alle sale in partenza dalla stazione originaria; le altre - contraddistinte lateralmente dalla parola « Fermata » -, per la foratura ad ogni ripresa del viaggio dopo la fermata.

Le caselle che sono tracciate nella parte superiore del biglietto, di contro ai nomi delle principali stazioni intermedie, servono per la foratura da parte del personale di controlleria onde evitare l'eventuale utilizzazione di un medesimo biglietto su percorsi già effettuati. Il foro di controlleria deve essere praticato nella casella posta accanto al nome di quella delle suddette stazioni intermedie raggiunta o già oltrepassata dal viaggiatore.

Circolare N. 47.

Pubblicitá sui carri merci F. S.

In relazione alla Circolare N. 31 inserita nel *Bollettino Ufficiale* N. 24 del 12 giugno 1924, si riassumono le condizioni che regolano la concessione della pubblicità sui carri merci F. S., nonchè le disposizioni da osservarsi dal personale nei riguardi di tale gestione:

1. L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha concesso alla Unione fra Mutilati e Combattenti (U. M. E. C.) - Via Pandolfini N. 12, Firenze - l'esclusivo esercizio della pubbiicità sui carri merci F. S., a far tempo dal 1° giugno 1924.

2. E' oggetto della concessione:

a) la pubblicità sulle pareti laterali dei carri merci di proprietà delle Ferrovie dello Stato, da effettuarsi mediante cartelli in lamierino applicati al carro a mezzo di appositi ganci e serrature messe in opera a cura del Servizio Materiale a Trazione ma a spese della Concessionaria;

b) la pubblicità sui carri frigoriferi F. S. noleggiati, da effettuarsi a mezzo di scritte o a mezzo di cartelli da eseguirsi o da applicarsi alle pareti dei carri a cura del Servizio Materiale e Trazione sempre a spese della Unione Concessionaria;

c) la pubblicità sui furgoni e cassoni per trasporti mobilia, automobili, ecc. e sui copertoni di proprietà privata;

d) la pubblicità sui carichi di legname ed altri materiali da effettuarsi a mezzo di cartelli di carta, ovvero a mezzo di iscrizioni impresse o dipinte sulle tavole o sui materiali.

La pubblicità di cui al punto *a*) è di nuova creazione mentre quella oggetto dei punti *b*), *c*) e *d*) sono forme pubblicitarie sinora gestite in conto diretto dall'Amministrazione, la quale ha anche ceduto alla Concessionaria tutti i contratti in vigore al 1° giugno 1924.

3. Tutte le forme di pubblicità oggetto della concessione sono controllate dalla nostra Amministrazione, in quanto il contratto di concessione stabilisce a favore delle F. S. una compartecipazione al prodotto lordo della gestione.

Tale controllo viene effettuato:

a) a mezzo di punzonatura a secco o ad umido dei cartelli in lamierino;

b) con accertamenti da parte delle stazioni, per le altre forme di pubblicità, del quantitativo dei trasporti effettuati.

4. Per mettere in grado le stazioni di eseguire il controllo di cui al punto 3 *b*), a cura del Servizio Movimento e Traffico verrà pubblicato sul « Bollettino Commerciale » l'elenco delle Ditte che hanno assunti impegni pubblicitari, la durata di tali impegni e le stazioni di partenza dei trasporti.

Le stazioni dovranno tener nota dei trasporti effettuati dalle singole Ditte per comunicarli a richiesta al Servizio Movimento e Traffico.

5. Per i carri che passano dalle linee delle F. S. su linee esercitate da altre Amministrazioni (estere o italiane), la Ditta concessionaria ha l'obbligo di provvedere a mezzo del proprio personale e durante la sosta normale dei treni nelle stazioni di transito, a rivoltare i cartelli in lamierino ed a togliere i cartelli di carta sui carichi di legname od altri materiali.

I furgoni e cassoni pel trasporto mobilia, automobili, ecc., nonchè i copertoni di proprietà privata recanti scritte pubblicitarie, non vengono sottoposti a diritti pubblicitari *qualora provengano o siano diretti all'estero.*

6. La ditta concessionaria deve provvedere a sue spese o a mezzo di proprio personale, alla messa in opera o rimozione dei cartelli in lamierino. Per eseguire tali operazioni non potrà pretendere che i carri siano comunque tolti anche temporaneamente dalla ordinaria circolazione; essa dovrà compiere le operazioni stesse nei principali scali della Rete.

7. La Concessionaria dovrà munire il personale addetto al servizio di affissione di carte di riconoscimento e tale personale dovrà attenersi nella esplicazione delle proprie mansioni alle disposizioni che verranno date dai Capi stazione, capi tecnici e capi squadra operai. Il personale della concessionaria dovrà essere di pieno gradimento dell'Amministrazione ferroviaria.

8. La ditta Concessionaria deve provvedere all'invio dei cartelli a mezzo di regolari spedizioni in applicazione delle vigenti tariffe e condizioni di trasporto; come pure dovrà provvedere a sue spese alla corrispondenza postale o telegrafica cogli uffici dell'Amministrazione ferroviaria e coi terzi.

9. La Concessionaria dovrà ottemperare a sua cura e spese a tutte le disposizioni di legge e ministeriali che in maniera

di bollatura di cartellini pubblicitari esposti al pubblico, sono state e saranno emanate.

10. La Concessionaria per tutto ciò che riguarda la presente concessione dovrà corrispondere con il Servizio Movimento e Traffico, al quale pertanto dovranno anche essere inoltrati tutti i rilievi che occorrerà di fare in conseguenza della concessione stessa.

Comunicazioni.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE

Legge 19 giugno 1913, n. 641 modificata dal Decreto Legge Luogotenenziale 1º agosto 1918, n. 1197, dalla legge 7 aprile 1921, n. 370 e dal R. Decreto 31 dicembre 1923, n. 3157.

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino n. 15 del 10 aprile 1924, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 30 giugno 1924, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani. (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi. (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1º aprile 1924 a tutto il 30 giugno 1924.	2.064	6.548.801,20	81	222.925,26	78	1.230.439—	5	46.062—	135	26.217,55	10	1.993,41
Aggiungendo quelle approvate dal 1º luglio 1923 al 31 marzo 1924.	19.401	69.494.605,53	368	1.058.154,08	244	173.448—	25	14.770—	714	132.161,83	49	7.274,38
Si ha un totale nell'esercizio 1923-924	21.465	76.043.406,73	449	1.281.079,34	317	1.403.887—	30	60.832—	849	158.379,38	59	9.267,79

Sulla disponibilità dell'Opera, furono dal Comitato, dopo il 31 *marzo* 1924, *approvate le seguenti concessioni*:

I. — Sussidi temporanei ad orfani di pensionati.
(Art. 1, n. 2, lett. *c*) della legge)

1) *Francesco*, orfano del guardiano pensionato *Micciché* Giuseppe (1509): L. 480 annue, con decorrenza 1° novembre 1923.

2) *Livia*, orfana del commesso *Pampana* Argentino (81475): L. 480 annue, con decorrenza 1° marzo 1924.

3) *Gaetano*, orfano dell'operaio di 2ª categoria pensionato *Rubini* Giuseppe (133035): L. 480 annue, con decorrenza 1° marzo 1924.

4) *Letizia e Bruno*, orfani del capo stazione di 3° gr. *Bonacorsi* Gino (83445): L. 804 annue, a decorrere dal 1° febbraio 1924.

5) *Carlo*, orfano del conduttore *Veronesi* Armando (103964): L. 480 annue, con decorrenza 1° febbraio 1924.

6) *Amelia* e *Enrico*, orfani dell'applicato *Becchetti* Vincenzo (72248): L. 804 annue, con decorrenza 1° maggio 1924.

7) *Cesare*, orfano dell'accenditore pensionato *Cianca* Pietro (21380): L. 480 annue con decorrenza 1° gennaio 1924.

8) *Pierina*, orfana del conduttore capo pensionato *Massini* Mario (101235): L. 480 annue, con decorrenza 1° maggio 1924

9) *Mafalda*, orfana del macchinista pensionato *Felicetti* Enrico (36747): L. 480 annue con decorrenza 1° maggio 1924.

2. — Assegni alimentari a congiunti bisognosi.
(*Art.* 1, *n.* 2, *lett. e*) *della legge*).

1) *Di Bartolomeo* Angela, madre del cantoniere *Santoro* Giovanni (203442): L. 600 annue vitalizie con decorrenza 1° dicembre 1923.

2) *Rega* Giuseppa, madre dell'applicato *Fratini* Pilade (39181): L. 720 annue vitalizie, con decorrenza 1° febbraio 1924.

3) *Calieri* Emilia, vedova dell'operaio di 2ª cat. *Faini* Umberto (147347): L. 600 annue, con decorrenza 1° febbraio 1924 e fino al 31 gennaio 1929.

4) *Finistauri* Florinda, vedova dell'assistente lavori *Benedetti* Luigi (348 R. A.): L. 720 annue con decorrenza 1° marzo 1924 e fino al 28 febbraio 1929.

5) *Bignardelli* Antonina vedova *Neri* suocera dello scritturale *Lo Forti* Gio. Batta (2953): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° gennaio 1924.

6) *Gualtieri* Antonia, madre del manovratore *Raffaelli* Filippo (154270): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° marzo 1924.

7) *Guida* Francesca e *Guida* Teresa, sorelle del capo sq. operai *Guida* Pasquale (21832): L. 780 annue vitalizie, con decorrenza 1° maggio 1924.

8) *Iannotta* Elisabetta, vedova del conduttore *Lancella* Saverio (171002): L. 600 annue, con decorrenza 1° aprile 1924 e fino al 31 marzo 1929.

9) *Benvenuti* Bianca, vedova del cantoniere *Venturi* Gino (216251): L. 600 annue, con decorrenza 1° maggio 1924 e fino al 30 aprile 1929.

10) *Lupano* Petronilla, madre dell'Ispettore *Tabucchi* ing. Carlo (129599): L. 720 annue vitalizie, con decorrenza 1° febbraio 1924.

11) *D'Antoni* Pietro, padre del cantoniere *D'Antoni* Felice (144475): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° maggio 1924.

12) *Piscopo* Maria, figlia del capo gestione di 2° gr. *Piscopo* Gennaro (66588): L. 720 annue, con decorrenza 1° marzo 1924 e fino al 28 febbraio 1926.

13) *Ruffolo* Ersilia e *Ruffolo* Gilda, figlie del capo stazione di 3° gr. *Ruffolo* Gabriele (62056): L. 936 annue, con decorrenza 1° marzo 1924 e fino al 28 febbraio 1925.

14) *De Michiclis* Virginia, vedova del manovale *Missio* Giuseppe (231226): L. 600 annue, con decorrenza 1° maggio 1924 e fino al 30 aprile 1929.

15) *Cigliutti* Maddalena, vedova dell'applicato *Oddone* Luigi (153815): L. 720 annue, con decorrenza 1° luglio 1924 e fino al 30 giugno 1929.

3. — Ricoveri di orfani in istituti di educazione e di istruzione.

(Art. 2, penultimo capoverso della legge)

1) *Idria*, orfana del capo sq. cantonieri *Verzili* Angelo (86624).

2) *Ermelinda*, orfana del cantoniere *Cuccorillo Antonio* (31056).

3) *Mario*, orfano dell'operaio di 1ª cat. *Pettinella* Antonio (29935).

4) *Molara*, orfana del guardiano *Ricciarelli* Eugenio (137859).

5) *Guerrino*, orfano del sorvegliante *Giurin* Ambrogio (20983).

6) *Enrico*, orfano del deviatore *Onori* Giovanni (29917).

7) *Tosca*, orfana del manovale *Sadocchi* Salvatore (181497)

8) *Aldo*, orfano del conduttore *Basini* Giuseppe (140161).

9) *Achille*, orfano dell'operaio di 2ª cl. *Pagliara* Michele (36035).

10) *Elvezio*, orfano del sotto capo *Ippoliti* Valerio (148430).

11) *Mario*, orfano del deviatore *Avalle* Francesco (167210).

12) *Donato*, orfano del manovale *Giannantonio* Nazzareno (144537).

13) *Sebastiano*, orfano del manovale *Briolotta* Pietro (103590).

14) *Bruno*, orfano del deviatore *Bertoncelli* Albino (141926).

15) *Agostino*, orfano dell'assistente staz. 2ª cl. *Zucchini* Giuseppe (126359).

16) *Antonio*, orfano dell'operaio 1ª cl. *Sicardi* Antonio (88450).

17) *Giovanni*, orfano del fuochista *Fabris* Angelo (142658).

18) *Umberto*, orfano del deviatore *Bovi* Luigi (143433).

19) *Giuseppe*, orfano del cantoniere *Veri* Giovanni (121723).

20) *Teresa*, orfana del manovale *Carminati* Gerindo (149422).

21) *Mario*, orfano del fuochista *Pascarella* Enrico (119320).

22) *Bianca*, orfana del deviatore *Fattori* Oreste (41337).

23) *Sebastiano*, orfano del capo gestione 2ª cl. *Rocca* Angelo (113853).

24) *Alcide*, orfano del cantoniere *D'Urso* Antonio (106383).

25) *Guido*, orfano del cantoniere *Guelfi* Paolo (157109).

26) *Francesco*, orfano del conduttore capo *Frontini* Fausto (156398).

27) *Francesco*, orfano del conduttore principale *Ganovelli* Giuseppe (123745).

28) *Giuseppe*, orfano del conduttore capo *Rizzo* Nunziato (148784).

29) *Nicola*, orfano del conduttore capo *Zona* Gennaro (148729).

30) *Ettore*, orfano del capo sq. cantonieri *Canti* Vincenzo (107319).

31) *Vincenzo*, orfano del cantoniere *Martino* Biagio (140637).

32) *Filippo*, orfano del capo sq. cantonieri *Battista* Lorenzo (105002).

33) *Liberata*, orfana del guardiano *Formaro* Cataldo (89160).

34) *Nello*, orfano del fuochista *Tolomei* Vilido (107290).

35) *Ezio*, orfano del guardiano *Balducci* Augusto (37321).

Dalla costituzione dell'Opera (1913) sono stati ricoverati in Istituti di educazione e di istruzione n. 1042 orfani, dei quali 808 maschi e 234 femmine.

Dei detti orfani, n. 322 sono già usciti dagli Istituti e rientrati in famiglia per compimento del 18° anno di età, o per altri motivi; i rimanenti 686 sono presentemente ricoverati in collegi di 58 diverse località.

4. — REVOCHE DI CONCESSIONI GIÀ PRECEDENTEMENTE APPROVATE.

a) Assegni alimentari a congiunti bisognosi.

Buonaccorsi Giulia, vedova del fuochista *Pescaglia* Giovanni (169199) a decorrere dal 1° maggio 1924; (vedi bollettino n. 14 del 5 aprile 1923).

Guida Francesca, sorella del capo sq. operai *Guida* Pasquale (21832), a decorrere dal 1° maggio 1924; (vedi bollettino n. 3 del 17 gennaio 1924).

b) Ricovero di orfani,

Giuseppe, orfano del capo sq. merci *De Gregorio* Vincenzo (123995); (vedi bollettino n. 3 del 17 gennaio 1924).

5. — NOMINA DI PATRONI.

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, ai quali venne affidata l'assistenza di orfani di cui l'Opera stessa ha cura:

a MILANO: il signor ing. cav. Giulio *Pagliari,* ispettore capo alla locale Sezione Movimento;

a TREVIGLIO: il signor Gerolamo *Guidi,* capo di quella stazione;

ad AREZZO: il signor Arturo *Zandonella,* titolare di quella stazione;

a FORLI': il signor *Bendi* cav. rag. Paolo, titolare di quella stazione.

DONAZIONI A FAVORE DELL'OPERA DI PREVIDENZA.

Dal personale della Sezione Materiale e Trazione di Bologna, per onorare la memoria della madre dell'A. Applicato Tomaso *Rusconi*, la somma di L. 179, raccolta con sottoscrizione.

ISTITUZIONE DI COLONIE CLIMATICHE MARINE E MONTANE.

L'Opera di Previdenza è lieta di portare a conoscenza del personale che un altro benefico provvedimento è stato adottato quest'anno a favore degli orfani accolti a sue spese in istituti di educazione e di istruzione.

Dei settecento in atto ricoverati, novanta, scelti fra i più gracili e bisognosi di cura, saranno inviati al mare o ai monti a fine di ritemprarne le scarse energie e rafforzare il loro debole organismo.

I maschi andranno tutti al mare e saranno accolti nell'Istituto S. Croce di *Sapri*, che, per accordi intervenuti, viene posto a completa disposizione dell'Opera per accogliere 50 orfani che vi resteranno per 45 giorni.

La posizione incantevole della cittadina di *Sapri*, specchiantesi in una amenissima insenatura del golfo di Policastro, l'Istituto di recente edificato e dotato di ogni moderna comodità, con terrazze e piazzali sul mare, rendono la dimora gradevolissima e non vi ha dubbio che i fanciulli ritrarranno da quel soggiorno un importante vantaggio per la salute.

Le femmine, in numero di 40 circa, andranno in campagna a *Subiaco*, a 500 metri sul livello del mare, ed alloggeranno nella antica Rocca del paese, che fu già residenza estiva dei Papi.

Ivi le fanciulle, nella piena calma dello spirito, in un ambiente di tranquillità familiare, senza preoccupazioni di studio e di lavoro, godranno l'aria purissima e balsamica dei monti e torneranno ai rispettivi collegi, dopo due mesi di permanenza lassù, più forti, rinvigorite, meglio preparate ad affrontare lo sviluppo e le insidie della costituzione.

Si aggiunge che, durante il periodo delle Colonie, i fanciulli godranno anche di un vitto speciale e corroborante, per modo che la cura riesca sotto ogni aspetto completa e proficua.

L'Opera, consapevole della grande utilità delle colonie, non ha esitato ad affrontare la forte spesa necessaria, pur pensando che essa dovrà andare in aumento a quella che già incontra per l'ordinario mantenimento dei fanciulli.

Essa è tuttavia pienamente convinta che le « donazioni », che di frequente pervengono a favore dell'Opera di Previdenza, aumenteranno di numero e di importo non appena il personale saprà - destinandole a questo scopo - di compiere opera altamente umanitaria e benefica.

L'Opera di Previdenza ha sede in Roma - presso la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato - Fuori Porta Pia - Ex Villa Patrizi.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Circolare N. 7[v]

Ricerca veicoli.

Occorre ricercare i veicoli elencati nell'allegato alla presente circolare.

Di fianco a ciascun numero di servizio dei veicoli medesimi è indicato l'ufficio che ne ha chiesta la ricerca, il motivo per cui rendesi necessaria la ricerca stessa e la località ove il veicolo rintracciato deve essere inviato o trattenuto.

I. — Le ricerche devono farsi per tre giorni consecutivi e precisamente l' **11, 12 e 13 agosto**:

a) *dagli agenti del Servizio Movimento e Traffico;* nei recinti delle stazioni e loro adiacenze; nei parchi di deposito di veicoli vuoti o riparandi; negli stabilimenti raccordati, compresi i depositi locomotive, i depositi combustibili, le cave, ecc.;

b) *dagli agenti del Servizio Materiale e Trazione;* nelle squadre di rialzo, nelle officine del materiale mobile; nei parchi annessi alle officine medesime e nei parchi riparandi in consegna al Servizio Materiale e Trazione.

Le stazioni a contatto con ferrovie estere accerteranno inoltre se fra i veicoli di ritorno dall'estero dal 14 al 25 agosto ve ne siano di quelli compresi nell'Allegato alla presente circolare; quelle a contatto con le ferrovie secondarie italiane faranno analogo accertamento pei veicoli di ritorno sulla rete F. S. nei giorni dal 14 al 25 agosto.

II. — Ad ogni veicolo rintracciato, le stazioni applicheranno, ad ambo i lati, l'etichetta V-57 od altro corrispondente cartellino, scrivendovi sopra, a caratteri ben chiari e marcati, il motivo pel quale il veicolo è stato etichettato.

III. — I veicoli *vuoti* vengono trattenuti nella località ove furono rintracciati oppure inviati in squadra, in officina, od in altra località designata, a seconda delle indicazioni che, a fianco di ciascun veicolo, risultano nell'allegato della presente.

IV. — I veicoli *carichi*, appena rintracciati, vengono etichettati ed inoltrati alla stazione destinataria del trasporto.

La stazione che etichetta il veicolo ha però l'obbligo di

segnalare telegraficamente alla stazione destinataria gli estremi del veicolo stesso e quelli d'inoltro. Quest'ultima, alla sua volta, si regola, dopo reso libero il veicolo, come al punto III.

Qualora si tratti di veicoli che non posono viaggiare, la stazione ne dà annunzio telegrafico alla propria Sezione Movimento e Traffico, la quale provvederà alle pratiche relative.

V. — La stazione, la squadra e l'officina che etichetta un veicolo deve darne notizia telegrafica all'*Ufficio per conto del quale è stata fatta la ricerca ed alla Sezione Movimento e Traffico,* facendo riferimento alla presente circolare ed indicando se il veicolo sia stato trattenuto oppure gli estremi d'invio altrove.

Le Sezioni Movimento e Traffico a loro volta rimetteranno al Servizio Movimento e Traffico ed al Servizio Materiale e Trazione **non oltre il 31 agosto** un elenco per numero di servizio di tutti i veicoli rintracciati nelle stazioni, nelle Squadre di rialzo e nelle officine della propria circoscrizione.

Le officine e le Squadre di rialzo nelle quali viene rintracciato od inoltrato il veicolo per la verifica del rodiggio devono rimettere senz'altro il prospetto relativo alle sale montate, boccole e scartamento dei parasale direttamente al Servizio Materiale e Trazione come da lettera Circolare T. V. 612/85 o 1/612/14/2 *dell'*8 *marzo* 1923.

Qualora le dimensioni dei fuselli delle sale montate risultassero in relazione alla portata massima più la tara del carro (come dalla tabella annessa alla lettera Circolare V. 2/27839/21292 del 16 luglio 1923) *restituiranno il veicolo alla circolazione, sempre rimettendo al Servizio il citato prospetto.*

Richiamo sulla presente circolare tutta l'attenzione dei Capi stazione e dei dirigenti le Officine e le Squadre di rialzo, onde spieghino la massima diligenza nell'organizzare e sorvegliare il lavoro di ricerche, essendo nell'interesse dell'esercizio, necessario che le ricerche medesime diano esito positivo in modo che tutti i veicoli elencati nell'allegato vengano rintracciati.

***Distribuito agli agenti delle classi* 5, 7, 9, 11, 32, 40, 41, 42, 44 e 45.**

Allegato alla Circolare N. 7v-1924.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca

Carrozze.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	18 764	Prossima Officina	Servizio Materiale e Trazione	Esperimento coloritura
»	41 695	Id.	Id.	Id.

Bagagliai.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	69 897	Roma Termini	Sezione Movimento Traffico Roma	Servizio

Carri.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	047 113	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Cancellatura scritte di noleggio
»	065 067	Id.	Id.	Verifica rodiggio
»	120 576	Prossima Officina	Id.	Verifica imperiale
»	125 840	Id.	Id.	Verifica coloritura
»	167 348	Id.	Id.	Id.
»	168 293	Id.	Id.	Id.
»	175 298	Id.	Id.	Verifica imperiale
»	177 894	Id.	Id.	Id.
»	233 195	Id.	Id.	Id.
»	425 352	Id.	Id.	Esperimento coloritura.
»	450 389	Id.	Id.	Id.
»	460 925	Id.	Id.	Id.
»	468 141	Id.	Id.	Id.
»	469 121	Id.	Id.	Id.
»	486 703	Id.	Id.	Id.
F. S. (P)	905 009	Stazione in cui si trova	Id.	Modifiche
»	908 005	Id.	Id.	Rettifica portata
»	908 031	Id.	Id.	Id.
»	908 132	Id.	Id.	Id.
»	908 171	Id.	Id.	Id.
»	927 626	Id.	Id.	Id.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S. (P).	953 528	Stazione in cui si trova.	Trazione Servizio Materiale e	Rettifica scritta
»	958 600	Id.	Id.	Sostituzione delle botti
»	958 601	Id.	Id.	Id.
»	958 602	Id.	Id.	Id.
»	958 603	Id.	Id.	Id.
»	973 531	Id.	Id.	Aplicazione freno a mano
»	973 533	Id.	Id.	Id.
»	973 534	Id.	Id.	Id.
»	973 535	Id.	Id.	Id.
»	973 537	Id.	Id.	Id.
F. S.	7 100 049	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Id.	Verifica rodiggio
«	7 102 286	Id.	Id.	Id.
»	7 103 141	Id.	Id.	Id.
»	7 103 815	Id.	Id.	Id.
»	7 104 899	Id.	Id.	Id.
»	7 105 452	Id.	Id.	Id.
»	7 105 720	Id.	Id.	Id.
»	7 105 974	Id.	Id.	Id.
»	7 106 073	Id.	Id.	Id.
»	7 107 735	Id.	Id.	Id.
»	7 107 736	Id.	Id.	Id.
»	7 107 739	Id.	Id.	Id.
»	7 203 014	Id.	Id.	Id.
»	7 203 537	Id.	Id.	Id.
»	7 203 900	Id.	Id.	Id.
»	7 300 316	Id.	Id.	Id.
»	7 400 473	Id.	Id.	Id.
»	7 400 526	Id.	Id.	Id.
»	7 400 854	Id.	Id.	Id.
»	7 400 858	Id.	Id.	Id.
»	7 400 898	Id.	Id.	Id.
»	7 401 649	Id.	Id.	Id.
»	7 402 434	Id.	Id.	Id.
»	7 402 609	Id.	Id.	Id.
»	7 402 626	Id.	Id.	Id,

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	7 403 031	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 403 295	Id.	Id.	Id.
»	7 403 296	Id.	Id.	Id.
»	7 403 453	Id.	Id.	Id.
»	7 403 466	Id.	Id.	Id.
»	7 403 892	Id.	Id.	Id.
»	7 404 001	Id.	Id.	Id.
»	7 404 398	Id.	Id.	Id.
»	7 404 784	Id.	Id.	Id.
»	7 405 157	Id.	Id.	Id.
»	7 405 191	Id.	Id.	Id.
»	7 405 333	Id.	Id.	Id.
»	7 405 505	Id.	Id.	Id.
»	7 405 520	Id.	Id.	Id.
»	7 405 536	Id.	Id.	Id.
»	7 405 762	Id.	Id.	Id.
»	7 405 967	Id.	Id.	Id.
»	7 405 983	Id.	Id.	Id.
»	7 500 006	Id.	Id.	Id.
»	7 500 014	Stazione in cui si trova	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	A disposizione
»	7 500 101	Udine	Id.	Restituzione Società Oli minerali Fiume
»	7 500 200	Stazione in cui si trova	Id.	A disposizione
»	7 500 814	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio materiale e Trazione.	Verifica rodiggio
»	7 500 854	Udine	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Restituzione Società Oli minerali Fiume
»	7 500 858	Id.	Id.	Id.
»	7 501 030	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 501 500	Udine	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Restituzione Società Oli minerali Fiume
»	7 501 603	Id.	Id.	Id.
»	7 501 808	Id.	Id.	Id.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	7 600 643	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 650 003	Id.	Id.	Id.

Veicoli di altre Ferrovie.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
S. V.	7 809	Stazione in cui si trova	Ufficio circolazione veicoli - Roma.	Restituzione Ferrovia proprietaria
K. K. st. B	502 040	Id.	Id.	A disposizione
Ks. Od.	502 101	Udine	Id.	Restituzione società Oli Minerali - Fiume.
M. A. V.	502 247	Id.	Id.	Id.
»	502 253	Id.	Id.	Id.
»	502 259	Id.	Id.	Id.
M. A. V.	502 541	Stazione in cui si trova	Id.	A disposizione
»	502 790	Id.	Id.	Id.
S. B.	502 838	Udine	Id.	Restituzione società Oli Minerali Fiume
»	502 845	Id.	Id.	Id.
M. A. V.	503 221	Id.	Id.	Id.
S. B.	503 708	Id.	Id.	Id.
M. A. V.	504 166	Id.	Id.	Id.
K. K. st. B.	504 519	Stazione in cui si trova	Id.	A disposizione
»	509 188	Id.	Id.	Id.
»	509 609	Udine	Id.	Restituzione società Oli Minerali Fiume
»	509 657	Id.	Id.	Id.

Comunicazioni.

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori pel rinnovamento di Km. 20 + 030 di binario di corsa fra i Km. 71 + 672 e 100 + 701 della linea Bologna-Rimini	L. P.	4 agosto 1924	—	Sezione Lavori di Bologna
Lavori di costruzione di un fabbricato ad uso sottostazione elettrica di trasformazione, da erigersi nei piazzali della stazione di Vergato sulla linea Bologna-Pistoia-Firenze	L. P.	Ore 10 del 2 agosto 1924	500.000	Ufficio Elettrificazione di Bologna
Lavori di costruzione di un fabbricato ad uso sottostazione elettrica di trasformazione, da erigersi nei piazzali della stazione di Rifredi sulla linea Bologna-Pistoia-Firenze	L. P.	Ore 16 del 2 agosto 1924	400,000	Ufficio Elettrificazione di Bologna
Costruzione e posa in opera di una nuova pensilina metallica sulla fronte esterna del fabbricato viaggiatori della stazione di Roma Termini	L. P.	Ore 12 del 22 luglio 1924	160.000	Sezione Lavori Roma Sud
Costruzione e posa in opera di pensiline metalliche a copertura dei marciapiedi 2.5 e 10 nella stazione di Roma Termini	L. P.	Ore 12 del 23 luglio 1924	680.000	Sezione Lavori Roma Sud

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Costruzione e posa in opera di pensoline metalliche ad ombrello a copertura dei marciapiedi 1, 3 e 4 nella stazione di Roma Termini	L. P.	Ore 12 del 23 luglio 1924	580.000	Sezione Lavori Roma Sud
Costruzione di una linea telegrafica-telefonica da Roma a Tivoli	T. P.	Ore 12 del 2 agosto 1924	100.000 +150.000	Ufficio Speciale Lavori Roma Viale Principessa Margherita, 148

Il Direttore Generale:

ODDONE.

SENTENZA

Trasporto di cose - Avaria da bagnamento - Stravento - Forza maggiore - Regime di guerra.

Accertato che un carro ferroviario era senza difetti e costruito secondo le prescrizioni regolamentari, e che l'acqua piovana vi potè penetrare solo per forte stravento, la Ferrovia non è responsabile dell'avaria subita dalla merce, non dipendendo essa che da un caso di forza maggiore.

Le disposizioni emanate durante la guerra e poscia prorogate, con cui si autorizzò le Ferrovie a ritardare le ordinarie visite e riparazioni ai vagoni, implicitamente esonerano le Ferrovie dalle responsabilità per l'uso di vagoni i cui difetti avrebbero potuto rilevarsi solo mediante tali visite.

CORTE APPELLO MILANO - 20 febbraio 1924 - *Pres.* Ronga; *Est.* Piredda; Ferrovie c. Angri.

DIRITTO. — L'appello proposto dalle Ferrovie dello Stato si presenta fondato e deve essere accolto non avendo il Tribunale valutate adeguatamente le circostanze di fatto, ed essendo arrivato ad inesatte applicazioni di diritto.

Risulta dal verbale di accertamento 28-29 settembre 1920, che l'avaria della merce trasportata col carro 152584 derivò da essere penetrata acqua piovana dalle portiere e ribaltine per forte stravento.

Contro queste risultanze non venne opposta alcuna prova in contrario, e quindi, dovendo su questo punto il verbale di accertamento costituire valida e completa prova, si deve ritenere che il carro non presentasse anomalie nè difetti, che altrimenti sarebbero stati accusati e che la pioggia penetrò nel vagone a causa soltanto del forte stravento, per cui non si può escludere nella fattispecie la eccezionalità dell'evento che senza colpa e negligenza dell'Amministrazione Ferroviaria ha determinato il danno.

Il Tribunale, seguendo i concetti della Ditta Angri, ritenne che lo stravento fosse un fenomeno ordinario, e prevedibile e che la colpa delle Ferrovie consistesse nell'avere fornito un carro che non impedì alla pioggia di penetrarvi. Ma appare evidente l'errore di questo ragionamento, perchè non si è

considerato che il *fortuito* contempla appunto quegli avvenimenti che non siano imputabili ad imprudenza o negligenza o colpa delle Ferrovie o non sia possibile impedirli; contempla cioè quegli avvenimenti anche ordinari che senza colpa del vettore gli impediscono la esatta esecuzione della obbligazione.

Le stesse disposizioni contenute negli articoli 130, 139, 145, delle Tariffe, 400, 463 Codice di commercio e 1631 Codice civile, secondo l'interpretazione comunemente data, conducono a prociamare la irresponsabilità delle Ferrovie quando l'avaria sia conseguenza non solo di avvenimenti imprevedibili, che per la loro natura stanno fuori di ogni potenza umana, ma anche di avvenimenti ordinari quando derivino da causa non imputabile alle Ferrovie ed alla quale essa non potè resistere.

Consegue da ciò che si deve richiedere dalle Ferrovie ogni possibile cura e diligenza nel servizio dei trasporti e che non sia lecito riscontrare la forza maggiore ed il caso fortuito negli avvenimenti che con la doverosa diligenza si potevano prevenire oppure reprimere; ma una analoga ragione sconsiglia ogni smodata interpretazione intorno alla responsabilità delle Ferrovie, essendo abbastanza noto che, malgrado gli studi tecnici compiuti per prevenire e prevedere determinate eventualità, malgrado si osservino le leggi, i regolamenti e le norme dettate nella costruzione dei carri, non è completamente eliminata la possibilità che il caso fortuito o la forza maggiore possano sorprendere, per il che, allora, venendo meno la imputabilità, viene meno la responsabilità.

Nel caso in esame il carro non era difettoso perchè difetti non vennero riscontrati e non vennero dedotti; il carro era perfettamente regolamentare, perchè nulla in contrario venne in concreto opposto contro le risultanze del verbale in atti, e la pioggia penetrò solo perchè la eccezionalità del forte stravento ne permise il passaggio attraverso le portine e le ribaltine. Fu perciò contrario alle risultanze di causa l'affermazione del Tribunale che l'acqua fosse penetrata perchè il carro fosse difettoso, e fu erronea la supposizione che il carro dovesse ritenersi difettoso solo perchè permise il passaggio dell'acqua, scordando che giuridicamente e tecnicamente non può essere ritenuto difettoso, ai fini di determinare la responsabilità del vettore, un carro costruito perfettamente secondo i sistemi adottati ed approvati in base agli ordinamenti dell'Amministrazione Ferroviaria, e che il carro in esame era in perfette condizioni, secondo i sistemi regolamentari e l'acqua penetrò dalle portelle e ribaltine per la eccezionalità del forte stravento.

L'avaria lamentata non dipendeva adunque da negligenza e

trascuranza od omissioni delle Ferrovie e pertanto nessuna responsabilità può farsi risalire all'Amministrazione Ferroviaria in ordine al danno patito dalla merce spedita col carro numero 152584, essendo venuto a mancare nella specie un fatto od una circostanza tale da costituire elemento di imputabilità civile.

Dal secondo verbale di accertamento del settembre 1920 risulta che l'avaria della merce trasportata col carro numero 153742 derivò « da acqua piovana penetrata dall'imperiale, per deperimento della tela, guasto non visibile dall'interno, e per stravento da una portina ».

Anche le risultanze di questo verbale devono costituire valida e piena prova non esistendo una prova contraria e non bastando certamente un semplice diniego.

Riguardo alla merce avariata per l'acqua piovana penetrata dall'imperiale per deperimento della tela (guasto non visibile dall'interno) si deve nella fattispecie riconoscere parimenti la irresponsabilità della Amministrazione in forza del decreto 4 marzo 1920, n. 280, applicabile al trasporto in esame avvenuto alla fine settembre 1920, poichè, per il decreto 30 settembre 1920, n. 1389, rimasero prorogate fino ad un anno dopo la cessazione dello stato di guerra, e cioè fino al 31 ottobre 1921, le disposizioni colle quali si autorizzavano le Ferrovie ad eseguire il carico in carri aperti con o senza copertone di merci che a norma di tariffa andrebbero caricate in carri chiusi ed inoltre ad anticipare o ritardare le prescritte visite e prove al materiale rotabile (art. 3, lett. *O*, art. 5, lettere *E*, *R*, *D*, 4 marzo 1920, n. 280).

Il Tribunale ritenne che la responsabilità del vettore sussistesse perchè la facoltà di ritardare le visite al materiale non lo esonerava dall'obbligo di praticarle e la colpa consisteva nell'avere destinato al trasporto un carro difettoso. Sembra veramente che un ragionamento così assoluto sia da un lato di troppa semplicità e dall'altro lato non rispondente alle finalità contenute nel decreto 4 marzo 1920.

Non si deve dimenticare innanzi tutto che secondo i normali obblighi delle Ferrovie esisteva la responsabilità; come dottrina e giurisprudenza ritennero, sempre quando le avarie dipendessero da vetustà di materiale, da riparazioni male eseguite, da mancanza di verifiche e di controlli.

Questi concetti vennero collo scoppiare della guerra europea modificati dal R. decreto 15 aprile 1915, n. 672, il quale dettò delle norme in base alle quali le Ferrovie erano autorizzate a sospendere o limitare il servizio pubblico ed accettare il trasporto di merci a tutto rischio e pericolo del mittente. Col cessare della guerra parve grave di continuare a mantenere in vita disposizioni di tanta entità; ma se la

guerra era terminata, perduravano ancora le condizioni di disagio da essa determinate e specialmente le condizioni del materiale rotabile entro un termine troppo limitato, una completa ed adeguata riparazione o sostituzione del materiale stesso.

Ciò determinò evidentemente a giustificare la pubblicazione del R. Decreto 4 marzo 1920, n. 280. Ed allora, se è ragionevole che l'Amministrazione Ferroviaria non possa invocare un principio di irresponsabilità allorchè fece uso per il trasporto di un carro difettoso in modo chiaramente visibile, non essendo stata esonerata dagli obblighi derivanti da una elementare diligenza, è però esatto e giusto che la irresponsabilità possa essere invocata e riconosciuta quando in difetto non fossero rilevabili se non dietro opportuna verifica o mediante esperimento. Ciò perchè in questo caso per accertare i difetti si sarebbero dovute compiere le visite ed i controlli regolamentari del carro; ma dal momento che esisteva per legge l'autorizzazione a ritardare le visite non è concepibile l'esistenza di una colpa che in definitiva dovrebbe dipendere da una omissione non censurabile e non punibile.

Sarebbe irrazionale una contraria interpretazione perchè non è ammissibile che il Decreto 4 marzo 1920, non contempli un qualche beneficio a favore delle Ferrovie, beneficio che non può consistere nel semplice intento di agevolare l'andamento interno del servizio, perchè avrebbe un contenuto irrisorio, nullo ed inutile, ma che deve riferirsi ad un corrispondente ed adeguato esonero di responsabilità. E perciò se le Ferrovie erano autorizzate a ritardare le prescritte visite del materiale rotabile, ciò deve significare che potevano usare pel trasporto senza incorrere in responsabilità i carri non visibilmente difettosi, altrimenti la ragione principale e fondamentale della disposizione di legge verrebbe a mancare al suo scopo e finalità ed in questo caso sarebbe inconcepibile il concetto della risarcibilità con la facoltà concessa alle Ferrovie che ne limita indubbiamente la responsabilità.

E cioè, come si è osservato, potrà riscontrarsi per evidenti ragioni, la responsabilità delle Ferrovie nei casi in cui il carro usato fosse visibilmente difettoso, dovrà essere esclusa quando l'accertamento dei difetti avesse richiesto una preventiva verifica e un controllo.

Nel caso in esame risulta appunto che nel carro n. 153742 l'acqua piovana penetrò dall'imperiale per deperimento della tela, guasto non visibile dall'interno; e quindi non vi ha dubbio che per accertare preventivamente se il deperimento della tela di detto carro esisteva e se il deperimento fosse tale da permettere la infiltrazione dell'acqua sarebbe stato necessario compiere quella verifica e quel controllo che per legge potevano in quell'epoca venire omessi.

Anno XVII - N. 30

21 Luglio 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(813) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Trento To

Trento Torre Verde																			
1	Trento Scalo																		
2	1	Campo Trentino																	
4	3	2	Canova																
5	4	3	2	Gardolo Tram															
6	5	4	2	1	Meano														
7	6	5	4	2	2	Lamar													
8	8	6	5	4	3	2	S. Lazzaro												
9	8	7	6	4	4	3	1	Lavis Tram											
11	10	9	8	6	6	5	5	2	Pressano										
13	12	11	10	9	8	7	5	5	3	S. Felice Tram									
14	14	12	11	10	9	8	6	6	4	2	Sorni								
15	15	13	12	11	10	9	7	7	5	3	1	Masi Sornello							
17	16	15	14	12	12	11	9	8	7	4	3	2	S. Michele Tram						
17	16	16	14	13	12	11	9	9	7	4	3	3	1	Grumo					
19	18	17	16	14	14	13	11	10	9	6	5	4	2	2	S. Michele Stazione				
20	19	18	17	15	15	14	12	11	10	7	6	6	4	3	2	Mezzocorona			
22	22	20	19	18	17	16	14	14	12	10	9	8	6	6	4	3	Mezzolomba		
23	22	21	20	18	18	17	15	14	13	10	9	9	7	6	5	3	1	Alla Pos	
23	23	22	21	19	18	17	15	15	13	11	10	9	7	7	5	4	2	1	Bor
27	26	25	24	22	22	21	19	18	17	14	13	13	11	10	9	7	5	5	4
29	28	27	26	25	24	23	21	21	19	16	15	15	13	12	11	10	7	7	6
30	29	28	27	25	25	24	22	21	20	17	17	16	14	13	12	10	8	7	7
31	30	29	28	26	26	25	23	22	21	18	17	17	15	14	13	11	9	8	8
32	31	30	20	27	27	25	24	23	21	19	18	17	15	15	13	12	10	9	9
37	37	35	34	33	32	31	29	29	27	25	23	23	21	21	19	18	15	16	14
39	38	37	35	34	34	32	31	30	28	26	25	24	22	22	20	19	17	16	16
42	41	40	38	37	37	35	34	33	31	29	28	27	25	25	23	22	20	19	19
45	44	43	41	40	40	38	37	36	34	32	31	30	28	28	26	25	23	22	22
46	45	44	43	41	41	40	38	37	36	33	32	32	30	29	28	26	24	23	23
52	51	50	48	47	47	45	44	43	41	39	38	37	35	35	33	32	30	29	29
52	51	50	49	48	47	46	44	44	42	39	38	38	36	35	34	33	30	30	29
53	52	51	50	48	48	47	45	44	43	40	39	39	37	36	35	33	31	30	30
59	58	57	56	54	54	53	51	50	49	46	45	45	43	42	41	39	37	36	36
62	61	60	58	57	56	56	54	53	51	49	48	47	45	45	43	42	40	39	39
63	62	61	59	58	57	56	55	54	52	50	49	48	46	46	44	43	41	40	40
64	63	61	60	59	59	57	56	55	53	50	50	49	47	47	45	44	42	41	41
64	63	62	61	59	59	58	56	55	54	51	50	50	48	47	46	44	42	41	41
67	66	65	63	62	61	60	59	58	56	54	53	52	50	50	48	47	45	44	44
70	69	67	66	65	64	63	61	61	59	56	55	55	53	53	51	50	47	47	46
70	69	68	67	66	65	64	62	62	60	57	56	56	54	53	52	51	48	48	47
71	70	69	68	66	66	65	63	62	61	58	57	57	55	54	53	51	49	48	48

Allegato A all'ordine di servizio N. 95-1924.

rre Verde-Malè.

(Linea a scartamento ridotto ammessa al servizio di corrispondenza delle merci, ma non al servizio diretto viaggiatori e bagagli, salvo per le relazioni (per l'una e per l'altra gestione) per le quali esistono biglietti a destinazione fissa.

do
ta
hetto
Rocchetta

Stazione	Rocchetta	Masi di Vigo	Ceramica	Moncovo-Denno	Sabina	Moliaro	Segno	Tajo	Dermulo	Tassullo	Cles - Borgata	Cles - Stazione	Dres	Mostizzolo	Bozzana	Bordiana	S. Giacomo in Val di Sole	Cassana	Caldes	Terzolas	Magras-Rabbi
Masi di Vigo	3																				
Ceramica	3	1																			
Moncovo-Denno	4	2	1																		
Sabina	…5	3	2	1																	
Moliaro	…1	9	8	7	6																
Segno	…2	10	9	8	7	2															
Tajo	…5	13	12	11	10	5	4														
Dermulo	18	16	15	14	13	8	7	3													
Tassullo	…9	17	17	16	15	9	8	5	2												
Cles - Borgata	…5	23	22	21	20	15	14	10	8	6											
Cles - Stazione	…6	24	23	22	21	15	14	11	8	7	1										
Dres	…6	24	23	23	22	16	15	12	9	7	2	1									
Mostizzolo	…2	30	30	29	28	22	21	18	15	13	8	7	7								
Bozzana	…5	33	32	31	30	25	23	20	17	16	10	10	9	3							
Bordiana	…6	34	33	32	31	26	24	21	18	17	11	11	10	4	1						
S. Giacomo in Val di Sole	…7	35	34	33	32	27	20	22	19	18	12	12	11	5	3	2					
Cassana	…7	35	35	34	33	27	26	23	20	18	13	12	12	6	3	2	1				
Caldes	40	38	37	36	35	30	28	25	22	21	15	15	14	8	5	4	3	3			
Terzolas	43	41	40	39	38	32	31	28	25	24	18	18	17	11	8	7	6	6	3		
Magras-Rabbi	44	42	41	40	39	33	32	29	26	25	19	19	18	12	9	8	7	7	4	1	
Malè	44	42	42	41	40	34	33	30	27	25	20	19	19	12	10	9	8	7	6	2	1

(   ) Brunico-Campo Tures (Sand).

Brunico								
2	Brunico F. L.							
4	2	S. Giorgio di Brunico						
6	5	3	Gais					
10	9	7	4	Villa Ottone F. V. (Uttenheim P. H.)				
11	9	8	5	1	Villa Ottone (Uttenheim)			
14	13	11	8	5	4	Molini di Tures (Mühlen)		
15	15	12	9	5	5	1	Caminata in Tures (Kematen)	
17	16	14	11	8	7	4	3	Campo Tures (Sand)

Linea a scartamento ridotto ammessa al servizio di corrispondenza delle merci, ma non al servizio diretto viaggiatori e bagagli, salvo per le relazioni (per l'una e per l'altra gestione) per le quali esistono biglietti a destinazione fissa.

(   ) Mori-Arco-Riva.

Mori							
3	Mori Borgata						
7	4	Loppio					
13	10	6	Nago Torbole				
18	15	11	5	Oltresarca			
20	17	13	7	2	Arco		
22	19	15	9	4	2	S. Tomaso	
25	22	18	12	7	5	3	Riva

Linea a scartamento ridotto ammessa al servizio di corrispondenza delle merci, ma non al servizio diretto viaggiatori e bagagli con altre linee salvo le eccezioni già esistenti per alcune corrispondenze da e per Arco e Riva e con gli scali del lago di Garda.

(   ) Ora Val Fiemme-Predazzo.

	Ora Val Fiemme	Ora Paese	Montagna	Gleno	Doladizza	Pausa	Fontanefredde	S. Lugano	Castello di Fiemme	Cavalese Succursale	Cavalese	Masi (di Cavalese)	Tesero	Panchià	Ziano
Ora Val Fiemme															
Ora Paese	3														
Montagna	13	11													
Gleno	16	14	8												
Doladizza	23	21	10	7											
Pausa	32	30	20	17	10										
Fontanefredde	34	32	22	19	12	2									
S. Lugano	38	36	26	23	16	6	4								
Castello di Fiemme	45	43	32	30	23	13	11	7							
Cavalese Succursale	48	46	35	33	26	16	14	10	3						
Cavalese	50	48	37	35	27	18	16	12	5	2					
Masi (di Cavalese)	55	53	43	41	33	23	22	18	11	8	6				
Tesero	58	56	45	44	35	26	24	20	13	11	9	3			
Panchià	60	58	47	46	38	28	26	22	15	13	11	5	3		
Ziano	61	58	48	47	38	29	27	23	16	15	11	6	3	1	
Predazzo	67	65	55	54	45	35	33	30	23	20	18	12	10	8	7

Linea a scartamento ridotto non ammessa al servizio di corrispondenza delle merci, nè al servizio diretto viaggiatori e bagagli salvo per le relazioni (per l'una e per l'altra gestione) per le quali esistono biglietti a destinazione fissa.

(   ) Chiusa Val Gardena-Plan Val Gardena.

	Chiusa Val Gardena	Novale di Lajön	S. Pietro	Roncadizza	Ortisei (S. Ulrico)	Soplases	S. Cristina	Albergo Grisi	La Pozza	Selva
Chiusa Val Gardena										
Novale di Lajön	9									
S. Pietro	18	9								
Roncadizza	21	13	4							
Ortisei (S. Ulrico)	27	18	9	5						
Soplases	31	22	13	9	4					
S. Cristina	33	24	15	11	6	3				
Albergo Grisi	35	27	18	14	9	5	2			
La Pozza	37	28	19	15	10	7	4	2		
Selva	40	31	22	18	13	10	7	5	3	
Plan Val Gardena	42	33	24	20	15	12	9	7	5	2

Linea a scartamento ridotto non ammessa al servizio di corrispondenza delle merci, nè servizio diretto viaggiatori e bagagli, salvo per le relazioni (per l'una e per l'altra gestione) per le quali esistono biglietti a destinazione fissa.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 97-1924.

MODELLI

dei nuovi biglietti a tagliandi in vendita presso le Agenzie all'estero ed in Italia

Agosto 1924

Agenzie all'estero

Copertina (colore arancione)

1ª pagina

COOK'S TOURS

FERROVIE ITALIANE DELLO STATO

Il presente libretto, che può essere rilasciato soltanto all'estero, è personale e non trasferibile. — Il viaggiatore deve firmarlo in inchiostro sulla copertina. Per le famiglie uno dei componenti può firmare anche per gli altri.

Ce livret ne peut être délivré qu'à l'etranger; il est personnel et incessible. — Le voyageur doit le signer à l'encre sur la couverture. Pour une famille, l'un des membres peut signer pour tous.

This booklet, which may only be issued abroad, is personal and may not be transferred. — The holder must sign the cover in ink. For families one member may sign for all.

Dieses Fahrscheinheft, ausschliesslich zur Ausgabe im Auslande bestimmt, ist unübertragbar — Der Benützer des Heftes hat den Umschlag an der vergesehenen Stelle mit Tinte zu unterfertigen. Die Unterschritt dart von einem Familienmitgliede für sämtliche Familienangehörige angebracht werden.

Firma del viaggiatore
Signature du voyageur
Signature of holder
Unterschrift des Inhabers

№ 26001

Valevole **due mesi** dalla data del rilascio.
Valable pour **deux mois** à partir de la date d'émission.
Valid **two months** from date of issue.
Gültig **zwei Monate** vom Ausgabedatum an.

Data del rilascio — Date d'émission
Date of issue — Ausgabedatum

5 - 924 - Firenze, Stab. G. Spinelli & C. — **Lire 0,20**

2ª pagina

AVVERTENZE.

I prezzi dei tagliandi sono fissati in lire italiane: la valuta del paese di vendita sarà calcolata al cambio relativo.

1. La presente copertina priva dei tagliandi e i tagliandi senza la copertina, non hanno alcun valore.

2. I tagliandi valgono per tutti i treni nei quali sono ammessi viaggiatori a tariffa ordinaria della stessa classe e per la stessa destinazione, salve le limitazioni indicate nell'orario ufficiale. In caso di utilizzazione di treni o vetture di lusso dovranno esser pagati i relativi supplementi.

3. I viaggiatori debbono curare che gli agenti ferroviari ritirino soltanto i tagliandi relativi alla percorrenza interamente effettuata.

4. I tagliandi possono essere utilizzati entro due mesi dalla data del rilascio risultante dal timbro dell'ufficio emittente. Scadono alle ore 24 dell'ultimo giorno di validità.

5. I tagliandi dànno diritto a fermate nelle stazioni comprese nel percorso, senza alcuna formalità e senza limitazione di numero e di durata purchè questa sia contenuta nei termini di validità del libretto.

6. In tutto quanto non è previsto dalle condizioni sopra riportate, valgono le disposizioni di tariffa in vigore sulle ferrovie italiane.

CONDITIONS.

Les prix des coupons sont établis en Lires Italiennes: le montant à percevoir dans la monnaie du pays où les coupons sont vendus sera calculé au cours du change de la lire italienne.

1. Cette couverture sans les coupons et les coupons sans la couverture n'ont aucune valeur.

2. Les coupons donnent droit de voyager par tous les trains transportant des voyageurs à tarif normal de la même classe et pour la meme destination, conformément aux horaires officiels, sous réserve, le cas échéant, des dispositions concernant les places de luxe.

3. Les voyageurs doivent veiller à ce que les agents des chemins de fer retirent seulement les coupons afférents aux trajets parcourus.

4. Les coupons peuvent être utilisés pendant deux mois à partir de la date d'émission. Ils expirent à minuit du dernier jour de validité.

5. Le voyageur peut s'arrêter dans les gares intermédiaires du parcours indiqué sur les coupons, sans aucune formalité et sans limitation dans le nombre des arrêts. La durée des arrêts est seulement limitée par la validité du livret.

6. En tout ce qui n'est pas prévu par les conditions ci-dessus, le voyageur doit se conformer aux règlements des chemins de fer italiens.

Nella 3ª pagina sono riportate le stesse avvertenze in lingua inglese e tedesca.

Agenzie all' estero

Tagliando a serie fissa

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE
Ufficio Viaggi e Turismo - Londra
FERROVIE ITALIANE DELLO STATO

Classe 3ª Serie 1988 № 0212

da Piedicolle a Roma Term.
via Cervignano-Portogruaro-Venezia-Bologna-Firenze
o da Roma Term. a Piedicolle

Prezzo L. **00,00**

Vale due mesi dal giorno del rilascio e scade alle ore 24 dell'ultimo giorno di validità. Diritto a fermate in tutte le stazioni intermedie.

Valable pour deux mois à partir de la date d'émission. La validité expire à minuit du dernier jour. Droit d'arrêt dans toutes les gares intermédiaires.

Valid for two months from date of issue and the validity expires at midnight on the last day. Breaks of journey allowed at all intermediate stations.

Die Gültigkeitsdauer beträgt zwei Monate vom Ausgabedatum an und erlischt um Mitternacht des letzten Geltungstages. Fahrtunterbrechungen sind auf allen Zwischenstationen ohne Förmlichkeiten gestattet.

Tagliando da ritirarsi al termine del relativo percorso.

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE — *da* **Piedicolle** *a* **Roma Term.** *o viceversa* — 3ª Classe Serie 1988 № 0212

Tagliando di controllo per ragazzi

Quando il biglietto è emesso per un ragazzo, questa sezione viene staccata dall'agenzia e versata come documento giustificativo.

Serie 1988

da **Piedicolle** *a* **Roma Term.**

№ 0212

Foro di controllo

Annullamenti di percorso
Monfalcone
Portogruaro
Venezia
Padova
Ferrara
Bologna
Firenze
Arezzo
Orte

5-924 - Firenze, Stab. Spinelli e C. Ord. 379

Tagliando facoltativo

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE
Ufficio Viaggi e Turismo - Londra
FERROVIE ITALIANE DELLO STATO

Classe 2ª Serie

....

o — *ou* — *or* — *oder*

....

via ....

Prezzo L. ....

Vale due mesi dal giorno del rilascio e scade alle ore 24 dell' ultimo giorno di validità. Diritto a fermate in tutte le stazioni intermedie.

Valable pour deux mois à partir de la date d'émission. La validité expire à minuit du dernier jour. Droit d'arrêt dans toutes les gares intermédiaires.

Valid for two months from date of issue and the validity expires at midnight on the last day. Breaks of journey allowed at all intermediate stations.

Die Gültigkeitsdauer beträgt zwei Monate vom Ausgabedatum an und erlischt um Mitternacht des letzten Geltungstages. Fahrtunterbrechungen sind auf allen Zwischenstationen ohne Förmlichkeiten gestattet.

Tagliando da ritirarsi al termine del relativo percorso.

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE — *da* .... *a* .... *o viceversa* — Classe 2ª Serie

Tagliando di controllo per ragazzi

Quando il biglietto è emesso per un ragazzo, questa sezione viene staccata dall'agenzia e versata come documento giustificativo.

da ....

a ....

Foro di controllo

Annullamenti di percorso — *Annullations de parcours*

Km. 100	Km. 200	Km. 300	Km. 400	Km. 500	Km. 600	Km. 700	Km. 800	Km. 900	Km. 1000

COLORI — giallo per la 1ª classe
verde » 2ª »
camoscio » 3ª »

Agenzie in Italia

Copertira (colcre giallo)

1a pagina

THOS. COOK & Son (Agenzia di Roma)

FERROVIE DELLO STATO

Il presente libretto è personale e non trasferibile. Il viaggiatore deve firmarlo in inchiostro sulla copertina. Per le famiglie uno dei componenti può firmare anche per gli altri. Via via che usa i tagliandi, deve in precedenza, e pure in inchiostro, inscrivere sugli stessi la data del viaggio.

Ce livret est personel et incessible. Le voyageur doit le signer à l'encre sur la couverture. Pour une famille l'un des membres peut signer pour tous. Chaque fois qu'il fait usage d'un coupon, il doit, d'avance, y inscrire à l'encre la date du voyage.

This booklet is personal and may not be transferred. The holder must sign the cover in ink. For families one member may sign for all. The date of each journey must be entered in ink on the coupon before use.

Dieses Fahrscheinheft ist unübertragbar. Der Benützer des Heftes hat den Umschlag an der vorgesehenen Stelle mit Tinte zu unterfertigen und auf den einzelnen Fahrscheinen, vor der Benützung, das Datum mit Tinte einzusetzen. DieUnterschrift darf von einem Familienmitgliede für sämtliche Familienangehörige augebracht werden.

Firma del viaggiatore
Signature du voyageur
Signature of holder
Unterschrift des Inhabers

Valevole **un mese** dalla data del rilascio.
Valable pour **un mois** à partir de la date d'émission.
Valid **one month** from date of issue.
Gültig **einen Monat** vom Ausgabedatum an.

Data del rilascio — Date d'émission
Date of issue — Ausgabedatum

6-924 - Firenze Stab. G. Spinelli & C. **Lire 0.20**

2a pagina

Avvertenze.

1. La presente copertina priva dei tagliandi e i tagliandi senza la copertina, non hanno alcun valore.

2. I tagliandi valgono per tutti i treni nei quali sono ammessi viaggiatori a tariffa ordinaria della stessa classe e per la stessa destinazione, salve le limitazioni indicate nell'orario ufficiale. In caso di utilizzazione di treni o vetture di lusso dovranno essere pagati i relativi supplementi

3. I' viaggiatori debbono curare che gli agenti ferroviari ritirino soltanto i tagliandi relativi alla percorrenza interamente effettuata.

4. I tagliandi possono essere utilizzati entro **un mese** dalla data del rilascio risultante dal timbro dell' Ufficio emittente. Incominciatone l' uso, la loro validità è però limitata al periodo di tempo indicato sui singoli tagliandi ma, in ogni modo, termina alle ore 24 dell'ultimo giorno del mese di validità del libretto.

5. I tagliandi che danno diritto a fermate intermedie portano indicato il numero delle fermate ammesse. Tali fermate possono effettuarsi senza alcuna formalità nei limiti di validità del tagliando.

6. In tutto quanto non è previsto dalle condizioni sopra riportate, valgono le disposizioni di tariffa in vigore sulle ferrovie italiane.

Conditions.

1. Cette couverture sans les coupons et les coupons sans la couverture, n'ont aucune valeur.

2. Les coupons donnent droit de voyager par tous les trains transportant des voyageurs à tarif normal de la même classe et pour la même destination, conformément aux horaires officiels, sous réserve, le cas échéant, des dispositions concernant les places de luxe.

3. Les voyageurs doivent veiller à ce que les agents des chemins de fer retirent seulement les coupons afférents aux trajets parcourus.

4. Ce livret peut être utilisé pendant **un mois** à partir de la date d'émission. Lorsque le voyage est commencé, la validité de chaque coupon est limitée au délai indiqué sur chacun d'eux, mais en tous cas aucun coupon ne peut dépasser la validité du livret qui expire à minuit du dernier jour du mois.

5. Pour les coupons donnant droit à des arrêts intermédiaires, le nombre de ces arrêts est indiqué sur chacun d'eux; on peut les effectuer sans aucune formalité dans les limites de la validité de chaque coupon.

6. En tout ce qui n'est pas prévu par les conditions ci-dessus, le titulair de ce livret doit se conformer aux règlements des chemins de fer italiens

Nella 3a pagina sono riportate le stesse avvertenze in lingua inglese e tedesca.

Agenzie in Italia

Tagliando a serie fissa per percorsi fino a 200 km.

(Tariffa normale)

THOS. COOK & SON (Agenzia di ROMA)
da Domodossola a Stresa o viceversa
2ª Classe Serie 2002

THOS. COOK & Son (Agenzia di Roma)

FERROVIE DELLO STATO

Classe 2ª Serie 2002

da **Domodossola** a **Stresa**
o da **Stresa** a **Domodossola**

Prezzo L. **00,00**

Il presente tagliando non dà diritto a fermate intermedie.
Ce coupon ne donne pas droit à des arrêts intermédiaires.
With this coupon no breaks are allowed.
Fahrtunterbrechungen sind nicht gestattet.

Data d'inizio del viaggio da inscriversi dal viaggiatore
Date d'utilisation. — Date of first use. — Datum des Antritts der Fahrt.

Giorno / *Jour* / *Day* / *Tag*		Mese / *Mois* / *Month* / *Monat*	

6-924 Firenze, Stab. G. Spinelli & C. - Ord.

Tagliando di controllo per ragazzi
Quando il bigliettо è emesso per un ragazzo, questa sezione viene staccata dall'agenzia e versata come documento giustificativo.
Serie 2002
da Domodossola
a Stresa

Foro di controllo

Tagliando a serie fissa per percorsi superiori a 200 km.

(Tariffa differenziale A)

Ufficio E.N.I.T. di MILANO
da **Napoli C.** *a* **Tarvisio** *o viceversa*
2ª Classe Serie 2036

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

ENIT

Ufficio Viaggi e Turismo - Milano

FERROVIE DELLO STATO

Classe 2ª Serie 2036

da **Napoli C.** a **Tarvisio**
via Roma-Firenze-Bologna-Venezia-Conegliano-Udine
o da **Tarvisio** a **Napoli C.**

Prezzo L. **00,00**

Validità giorni / *Jours de validité* / *Days validity* / *Gültigkeitsdauer in Tagen* **11**
Fermate intermedie / *Arrêts autorisés* / *Breaks of journey allowed* / *Anzahl der gestatteten Fahrtunterbrechungen* **5**

Data d'inizio dell'uso del tagliando da inscriversi dal viaggiatore.
Date d'utilisation. — Date of first use. — Datum des Antritts der Fahrt.

Giorno / *Jour* / *Day* / *Tag*		Mese / *Mois* / *Month* / *Monat*	

La validità decorre dal giorno successivo alla data inscritta dal viaggiatore. Termina alle ore 24 dell'ultimo giorno ed in ogni modo cessa alle ore 24 dell'ultimo giorno del mese di validità del libretto.

6 924 - Firenze. Stab. G. Spinelli & C. - Ord

Tagliando di controllo per ragazzi
Quando il bigliettо è emesso per un ragazzo, questa sezione viene staccata dall'agenzia e versata come documento giustificativo.
Serie 2036.
da Napoli C.
a Tarvisio

Foro di controllo

Annullam. di percorso
Caserta
Roma
Orte
Firenze
Bologna
Ferrara
Venezia
Udine
Pontebba
Forature di controllo delle fermate

COLORI — verde per la 1ª classe
bianco » 2ª »
rosa » 3ª »

Agenzie in Italia

Tagliando facoltativo per percorsi fino a 200 km.
(Tariffa normale)

Ufficio E. N. I. T. di MILANO

da ... a ...

2ª Classe . Serie

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

ENIT

Ufficio Viaggi e Turismo - Milano

FERROVIE DELLO STATO

Percorsi fino a 200 Km.

Classe 2ª Serie

da .... a ....

via ....

Prezzo L. ....

Il presente tagliando non dà diritto a fermate intermedie.

Ce coupon ne donne pas droit à des arrêts intermédiaires.
With this coupon no breaks are allowed.
Fahrtunterbrechungen sind nicht gestattet.

Data d'inizio del viaggio da inscriversi dal viaggiatore

Date d'utilisation. — Date of first use. — Datum des Antritts der Fahrt.

Giorno *Jour Day Tag*		Mese *Mois Month Monat*	

Tagliando di controllo per ragazzi

Quando il biglietto è emesso per un ragazzo, questa sezione viene staccata dall'agenzia e versata come documento giustificativo.

da ....

a ....

Foro di controllo

6-924 - Firenze, Stab. G. Spinelli & C. - Ord.

Tagliando facoltativo per percorsi superiori a 200 km.
(Tariffa differenziale A)

Ufficio E.N.I.T. di MILANO

da ... a ...

2ª Classe Serie

ENTE NAZIONALE INDUSTRIE TURISTICHE

ENIT

Ufficio Viaggi e Turismo - Milano

FERROVIE DELLO STATO

Percorsi oltre 200 Km.

Classe 2ª Serie

da .... a ....

via ....

Prezzo L. ....

Validità giorni . . . . — Fermate intermedie. . . . . . .
Jours de validité. . . . — Arrêts autorisés . . . .
Days validity . . . . — Breaks of journey allowed . . . . . .
Gültigkeitsdauer in Tagen — Anzahl der gestatteten Fahrtunterbrechungen

Data d'inizio dell'uso del tagliando da inscriversi dal viaggiatore.

Date d'utilisation. — Date of first use. — Datum des Antritts der Fahrt.

Giorno *Jour Day Tag*		Mese *Mois Month Monat*	

La validità decorre dal giorno successivo alla data inscritta dal viaggiatore. Termina alle ore 24 dell'ultimo giorno ed in ogni modo cessa alle ore 24 dell'ultimo giorno del mese di validità del libretto.

Tagliando di controllo per ragazzi

Quando il biglietto è emesso per un ragazzo, questa sezione viene staccata dall'agenzia e versata come documento giustificativo.

da ....

a ....

Foro di controllo

Annullamenti di percorso. *Annullations de parcours*

Km. 100
Km. 200
Km. 300
Km. 400
Km. 500
Km. 600
Km. 700
Km. 800
Km. 900
Km. 1000

Forature di controllo delle fermate

6-924 - Firenze, Stab. G. Spinelli & C. - Ord.

COLORI — verde per la 1ª classe
bianco » 2ª »
rosa » 3ª »

DECRETO MINISTERIALE 5 *giugno* 1924, *concernente l'applicazione della tariffa militare a favore dei congiunti dei militari morti per causa della guerra, chiamati a visita presso le Commissioni mediche del Ministero delle finanze* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 12 luglio 1923, n. 1491, che approva la riforma tecnico-giuridica delle norme vigenti sulle pensioni di guerra;

Visto l'art. 1, punto 3, del R. decreto 10 settembre 1923, numero 2641;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596;

Decreta:

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a concedere sulle linee ferroviarie da essa esercitate, l'applicazione della tariffa militare, con bollo, a favore dei congiunti dei militari e dei cittadini morti per la guerra, e loro assimilati, per i viaggi di andata e ritorno che i medesmi debbono compiere per essere sottoposti a visita presso le Commissioni mediche di cui all'art. 56 del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1491.

Tale facilitazione è applicabile anche sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato, ed è estesa alla persona che deve accompagnare il congiunto da visitare, quando ne sia attestato il bisogno, per motivi di salute, dal medico comunale.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 5 giugno 1924.

Il Ministro per le comunicazioni: CIANO. — *Il Ministro per le finanze*: DE' STEFANI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 17 luglio 1924, n. 167.

DECRETO MINISTERIALE 9 *giugno* 1924, *concernente riduzioni di tariffa a favore dei trasporti di vini nazionali* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI
DI CONCERTO COL
MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;

Decreta:

Art. 1.

La validità della riduzione del 30 % sulle tasse di porto per i percorsi sulle Ferrovie dello Stato previste dalle tariffe interne ed internazionali, accordata col decreto interministeriale 1° maggio 1924, alle spedizioni a carro di vini nazionali ed alle spedizioni a carro — o come tali considerate dall'Amministrazione ferroviaria — di recipienti vuoti di ritorno che hanno servito per il trasporto di vini nazionali, è prorogata fino al 30 settembre 1924.

Art. 2.

Del minore introito derivante dalla riduzione di cui all'articolo precedente sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari nella misura che sarà stabilita d'accordo fra il Ministero delle finanze e quello delle comunicazioni.

Art. 3.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 9 giugno 1924.

Il Ministro per le comunicazioni
CIANO.

Il Ministro per le finanze
DE' STEFANI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 18 luglio 1924, n. 168.

DECRETO MINISTERIALE 16 *giugno* 1924, *concernente la estensione della serie* B *della tariffa eccezionale* 118 *P. V. alla stazione di Trepuzzi* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI
DI CONCERTO COL
MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;

Decreta:

Art. 1.

Nella serie *B* della tariffa eccezionale n. 118 P. V. (volume 1° delle Condizioni e Tariffe per il trasporto delle cose sulle Ferrovie dello Stato) è aggiunta tra le stazioni destinatarie la stazione di Trepuzzi.

Art. 2.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione ed entrerà in vigore 15 giorni dopo la sua pubblicazione.

Roma, addì 16 giugno 1924.

Il Ministro per le comunicazioni
CIANO.

Il Ministro per le finanze
DE' STEFANI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 18 luglio 1924, n. 168.

Decreto Ministeriale 22 ***luglio*** **1924,** ***n.*** **400,** ***che modifica la costituzione della Commissione di cui al R. decreto*** **21** ***ottobre*** **1923,** ***n.*** **2580.**

IL MINISTRO

Veduto il Regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2580;
Veduta la Deliberazione 14 dicembre 1923, n. 2456 del Commissario Straordinario per le ferrovie dello Stato;

Decreta:

La Commissione di cui al comunicato pubblicato nel numero 50/1923 del *Bollettino Ufficiale* (parte II), nominata dal Commissario straordinario coll'incarico di accertare le condizioni di servizio ferroviario e militare degli agenti di cui al Regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2580 e concretare le proposte per l'esecuzione e l'applicazione delle disposizioni contenute nel decreto stesso, dalla data del presente Decreto viene modificata come segue:

Il Sottosegretario di Stato, *Presidente;*

VELANI gr. uff. ing. Luigi - Vice Direttore generale - *Membro*
CARONES comm. ing. Filippo - ff. Capo Compartimento id.
VIOLA cav. uff.. ing. Carlo - Ispettore capo superiore id.
LA CORTE colonnello comm. ing. Adolfo id.
PERACCHIONE comm. Alessandro id.
ROMANO cav. dott. Giacomo id.
ABATE cav. Luigi id.
CORVO cav. Vincenzo id.

Roma, li 22 luglio 1924.

Il Ministro:
CIANO

Errata-corrige.

Bollettino Ufficiale n. 25 - 1924.

Nell'allegato *B* all'ordine di servizio n. 79-1924, decima riga, sostituire il richiamo (4) di fronte al nome di Pineta di Pescara col richiamo (h), e nell'undicesima riga dopo l'indicazione *V* (6) indicare *B* (6).

COMUNICATI

Esami di concorso per 300 posti di sorvegliante della linea

(Art. 11 del Regolamento del personale
approvato col Decreto Luogotenenziale 18 agosto 1917, n. 1393).

GRADUATORIA DI MERITO

1. *Benedetto* Luigi (149887)
2. *Carnana* Vincenzo (133719)
3. *Antonucci* Giuseppe (161212)
4. *Lilla* Antonino (119772)
5. *D'Alessio* Francesco (88970)
6. *Franchino* Antonio (86659)
7. *Polacco* Giuseppe (84669)
8. *Anselmi* Anselmo (42247)
9. *Randazzo* Andrea (152584)
10. *Donfrancesco* Luigi (104508)
11. *Voce* Raffaele (146237)
12. *Menchini* Alberto (122367)
13. *Di Tuccio* Giuseppe (33567)
14. *Bragagni* Dazio (106037)
15. *Marcucci* Giuseppe (105539)
16. *Sirch* Antonio (169767)
17. *Scanzaroli* Ercolino (85690)
18. *Porciatti* Emilio (148896)
19. *Sartoris* Pietro (127634)
20. *Fiorotto* Valentino (148706)
21. *Farnetti* Roberto (87078)
22. *Marocco* Giuseppe (133531)
23. *Mignacca* Francesco (86655)
24. *Micheli* Giuseppe (169254)
25. *Biagioni* Giovanni (147627)
26. *Bechi* Savino (122358)
27. *Paoletti* Luigi (38353)
28. *Torriero* Tommaso (88571)
29. *Proietti* Gennarino (44459)
30. *Amati* Francesco (158344)
31. *Spadaro* Emanuele (150169)
32. *Oliva* Francesco (89159)
33. *Pompa* Luigi (132399)
34. *Fraioli* Domenico (119701)
35. *Franco* Raffaele (85486)
36. *Marasi* Manlio (133248)
37. *Calistri* Antonio (43289)
38. *Camerani* Lazzaro (109174)
39. *Argento* Paolo (138670)
40. *Tuomaz* Giuseppe (161428)
41. *Trovato* Mariano (105430)
42. *Bacchini* Carlo (118420)
43. *Lucchetti* Pasquale (110417)
44. *Marini* Umberto (142082)
45. *Attisano* Domenico (87509)
46. *Buongiorno* Giuseppe (156724)
47. *Mattacchini* Primo (162361)
48. *Berruti* Giovanni (126877O)

49. *Robazza* Napoleone (155767)
50. *Rufino* Modestino (44200)
51. *Lapi* Ugo (153635)
52. *Bouno* Francesco (117904)
53. *Lo Turco* Salvatore (122608)
54. *Maniccia* Attilio (155026)
55. *Salerno* Vito (143503)
56. *Notaro* Pacifico (106388)
57. *Gallo Nicolò* (83229)
58. *Galeano* Antonino (103647)
59. *Orlandi Carlo* (151233)
60. *Tajuni* Angelantonio (32977)
61. *Turriciano* Stefano (91546)
62. *Milite* Carmine (87331)
63. *Lucchesi* Giovanni (143632)
64. *Maddalena* Carmine (44350)
65. *Mancini* Noè (35983)
66. *Lo Sciuto* Francesco (5731)
67. *Della Rosa* Stefano (159831)
68. *Bumbalo* Salvatore (133731)
69. *Cilli* Francesco (168160)
70. *Pasquinelli* Pietro (43841)
71. *Gasparini* Eugenio (84324)
72. *Torri* Pasquale (83842)
73. *Lagna* Pietro (135497)
74. *Sangiorgi* Pierino (169084)
75. *Pascali* Giuseppe (83700)
76. *Rellino* Filippo (35738)
77. *Zandi* Luigi (158942)
78. *Doni* Alfonso (83938)
79. *Costa* Alfredo (158682)
80. *Negri* Angelo (101649)
81. *Spanò* Francesco (88092)
82. *Stilli* Oreste (38381)
83. *Pascoletti* Giacomo (171740)
84. *Lamberti* Giuseppe (118732)
85. *Lucchi* Plinio (148705)
86. *Donati* *Pilade* (43150)
87. *Borino* Francesco (151646)
88. *Cairone* Andrea (142698)
89. *Brescia* Stefano (122567)
90. *Di Marco* Giuseppe (122617)
91. *L'Abbate* Vincenzo (31354)
92. *Balletta* Filippo (79632)
93. *Testoni* Mario (84550)
94. *Ciappolino* Giusep. (107851)
95. *Paolini* Giuseppe (109157)
96. *Costa* Olindo (136160)
97. *Pellegrino* Francesco (132637)
98. *Cavrini* Achille (36689)
99. *Bertino* Giuseppe (124903)
100. *Baldini* Nello (36461)
101. *Vecchio* Pietro (102506)
102. *Chirchirillo* Giuseppe (5350)
103. *Costanza* Vincenzo (133718)
104. *Gentile* Giuseppe (35728)
105. *Bonomo* Michelangelo (116366)
106. *Birago* Domenico (119139)
107. *Pratola* Nicolantonio (116413)
108. *Santangelo* Eugenio (88198)
109. *Peccioli* Giuseppe (30677)
110. *Muzio* Pietro (89561)
111. *Romiti* Raffaele (178463)
112. *Ogliaro* Giovanni (117931)
113. *Carrubba* Carmelo (101407)
114. *Belleloni* Serafino (41188)

115. *Caloni* Anchise (39245)
116. *Fraioli* Roccantonio (152854)
117. *Basile* Antonio (86698)
118. *Fabbroni* Giovanni (30565)
119. *De Biasi* Giuseppe (164272)
120. *Gasparini* Medardo (152279)
121. *Gemellaro* Marcello (6113)
122. *Zerbi* Pietro (124945)
123. *Zanella* Giovanni (127756)
124. *Simboli* Francesco (158220)
125. *Santolini* Sante (44373)
126. *Menghini* Romolo (152688)
127. *Pieraccioni* Daniele (144464)
128. *Riccardi* Lorenzo (124682)
129. *Poggioni* Publio (152680)
130. *Simonini* Ernesto (110848)
131. *Ruberto* Francesco (113521)
132. *Adami* Achille (130887)
133. *Pacini* Aristodemo (81748)
134. *Michini* Vincenzo (36587)
135. *Parisi* Giuseppe (5342)
136. *Gallo* Francesco (100888)
137. *D'Agostino* Francesco (5606)
138. *Giannotti* Onorato (107855)
139. *Talente* Aniello (84037)
140. *Terrosi* Primetto (131511)
141. *Di Cintio* Luigi (37221)
142. *Tonelli* Ernesto (85664)
143. *Baroni* Enrico (40832)
144. *Preandi* Antonio (119611)
145. *Pisani* Pietro (131121)
146. *Scafuri* Vincenzo (110011)
147. *Sforzi* Raffaello (32007)
148. *Modestino* Giuseppe (104505)
149. *Rocca* Anastasio (135549)
150. *Riviello* Vincenzo (44079)
151. *Bonadeo* Pietro (126143)
152. *Marastoni* Cesare (153597)
153. *Dima* Vincenzo (119815)
154. *Bianchi* Cariddi (156612)
155. *Cesaro* Giuseppe (39662)
156. *Bova* Giuseppe (87941)
157. *Sarti* Gregorio (127758)
158. *Bosco* Giacomo (143903)
159. *Inserra* Salvatore (140986)
160. *Pasotti* Italo (143629)
161. *Balestrino* Nicola (77126)
162. *Roncolini* Ermindo (34115)
163. *Viola* Francesco (85904)
164. *Bisaglia* Antonio (101351)
165. *Gaetano* Giovanni (86692)
166. *Camilli* Antonio (160359)
167. *Morelli* Sperandio (150954)
168. *Cassese* Parise (83232)
169. *Sgarbi* Giovanni (41401)
170. *Biolè* Francesco (136269)
171. *Giuliano* Paolo (150751)
172. *Forte* Giuseppantonio (146221)
173. *Cavallucci* Umberto (145193)
174. *De Nardi* Giovanni (102242)
175. *Malaguti* Enrico (139930)
176. *Lorenzano* Gerlando (181471)
177. *Bellina* Pietro (162516)
178. *Ambrogioni* Giuseppe (87931)
179. *Pederzoli* Celeno (104927)
180. *Antinori* Agostino (149455)
181. *Monti* Pietro (152675)

182. *Franco* Carmine (79131)
183. *Gentile* Pasquale (104995)
184. *Favorito* Carmine (105754)
185. *Pacini* Umberto (119667)
186. *Marroccoli* Giovanni (31761)
187. *Cappo* [illegible] Alfredo (106035)
188. *Roccasecca* Andrea (41296)
189. *Di Matteo* Giovanni (88577)
190. *Micheri* Angelo (83108)
191. *Zaretti* Vincenzo (83241)
192. *Accoli* Michele (122572)
193. *Sterpa* Luigi (35711)
194. *Ponzi* Aurelio (89707)
195. *Guidotti* Giovanni (122357)
196. *Spada* Giovanni (121624)
197. *Rognoni* Pietro (164919)
198. *Tartarini* Antonio (44049)
199. *Acciaioli* Fausto (109153)
200. *Ciocci* Giuseppe (86630)
201. *Porciatti* Vittorio (104289)
202. *Centorbi* Mario (119749)
203. *Cerutti* Eusebio (117913)
204. *Gaudenzi* Luigi (127087)
205. *Tadini* Adolfo (35896)
206. *Donno* Vito Oronzo (41199)
207. *Manfrin* Giovanni (148711)
208. *Zorzan* Guido (155283)
209. *Salvatore* Francesco (142939)
210. *Bellini* Tommaso (118724)
211. *Bellini* Giuseppe (158653)
212. *Giovagnoli* Beniamino (32073)
213. *Artioli* Luigi (36540)
214. *Squitieri* Sabato (110406)
215. *Galluzzo* Andrea (142745)
216. *Muzzi* Lorenzo (149828)
217. *Guasco* Francesco (145469)
218. *Giocondi* Luigi (169926)
219. *Guglielmi* Domenico (30375)
220. *Azzarà* Lorenzo (83706)
221. *Cecchinato* Giacomo (130096)
222. *Errichiello* Pietro (118722)
223. *Perozzo* Ettore (169764)
224. *Chimisso* Vincenzo (32249)
225. *Santeramo* Angelo (79150)
226. *Nupiero* Pasquale (79382)
227. *Longhi* Oliviero (40907)
228. *Accardo* Vincenzo (138829)
229. *Viti* Pietro (87506)
230. *Paternò* Giuseppe (5238)
231. *Colombo* Giovanni (101354)
232. *Orefice* Pietro (132260)
233. *Beccaria* Luigi (124538)
234. *Ciminari* Baldassarre (132301)
235. *Gentile* Giovanni (181550)
236. *Marchese* Carlo (127724)
237. *Giammillo* Enrico (31324)
238. *Bianchin* Pasquale (129194)
239. *Piazza* Fulvio (181470)
240. *Maffei* Rinaldo (137324)
241. *Poggio* Giuseppe (78105)
242. *Settanni* Francesco (30513)
243. *Tardito* Paolo (131688)
244. *Urani* Antonio (123160)
245. *Greco* Giovanni (87333)
246. *Berta* Felice (127633)
247. *Santi* Carlo (163061)
248. *Burzi* Felice (39794)

249. *Catanese* Giovanni (87518)
250. *Lissandrini* Costante (142395)
251. *Minelli* Giacomo (131343)
252. *Lombardo* Salvatore (127876)
253. *Capogrossi* Luigi (32135)
254. *Salsa* Francesco (158660)
255. *Baldassare* Giuseppe (42793)
256. *Semprini* Giulio (86700)
257. *Allois* Feliciano (88556)
258. *Cappella* Oreste (84967)
259. *Coladonato* Giuseppe (82771)
260. *Mora* Pietro (87227)
261. *Sampieri* Salvatore (110399)
262. *Crupi* Domenico (113362)
263. *Riga* Francescantonio (134271)
264. *Mazzi* Marcello (169008)
265. *Spagnolo* Enrico (139913)
266. *Grimaldi* Domenico (34908)
267. *Caruzzo* Carlo (71185)
268. *Castronovo* Nicola (181424)
269. *Stradoni* Michelangelo (163841)
270. *Labonia* Antonio (118737)
271. *Colla* Pietro (131337)
272. *Ambrogioni* Atttilio (70439)
273. *Caracciolo* Salvatore (5370)
274. *Ferraris* Luigi (153210)
275. *Bottocci* Armando (132817)
276. *Munari* Annibale (172052)
277. *Bonelli* Romeo (38274)
278. *Tarroni* Pietro (42850)
279. *Galli* Giulio (155268)
280. *Giardiello* Giovanni (34657)
281. *Bovini* Giacomo (129060)
282. *Leone* Francesco (4818)
283. *Ottone* Rodolfo (86328)
284. *Coscia* Pietro (120390)
285. *Santucci* Antonio (41977)
286. *Oliosi* Primo (155988)
287. *Di Carlo* Giovanni (87107)
288. *Di Marco* Nicola (102746)
289. *Riga* *Salvatore* (125398)
290. *Belloli* Carlo (32451)
291. *Corioni* Giuseppe (100767)
292. *Ganzaroli* Pietro (37213)
293. *Latino* Carmelo (127889)
294. *Gilardenghi* Attilio (101648)
295. *Concelmo* Francesco (31297)
296. *Tassitano* Luigi (78656)
297. *Lena* Giovanni (4751)
298. *Cerchi* Luigi (89351)
299. *Salinaro* Francesco (154532)
300. *Riva* Luigi (129668)
301. *Lattarulo* Leonardo (31228)
302. *Veneroni* Vittorio (81523)
303. *Franzino* Basso (32035)
304. *Bergamaschi* Luigi (36924)
305. *Amaducci* Angelo (125293)
306. *Galli* Carlo (155267)
307. *D'Andolfo* Gaetano (31741)
308. *Risi* Benedetto (89694)
309. *Re* Davide (138840)
310. *Celetti* Felice (32913)
311. *Vercellone* Giovanni (87068)

Esame di concorso per 5 posti di Capo squadra operai per le officine del ramo "Materiale fisso" del Servizio Lavori e Costruzioni.

(Art. 114 del Regolamento del personale approvato col Decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393).

GRADUATORIA DI MERITO

1. *Marzichi* Emilio (201725)
2. *Ciaschi* Narciso (176061)
3. *Pelli* Renato (174366)
4. *Ancillotti* Giuseppe (132232)
5. *Rastrelli* Luigi (168216)
6. *Terzi* Carlo (147693)
7. *Bertieri* Gino (159168)
8. *De Stefano* Demetrio (105273)

Ordine di servizio N. 92.

Stazione di Campo Leone - varianti da portare nelle pubblicazioni ufficiali.

(Vedi ordine di servizio n. 83-1924).

In seguito al cambiamento di nome dalla stazione di Carano in Campo Leone si precisano qui di seguito le modificazioni da portare nelle pubblicazioni ufficiali.

Nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— pag. 8, alle linee del Compartimento di Roma modificare la indicazione delle linee « Carano-Carroceto » e Roma-Carano-Formia » rispettivamente in « Campo Leone-Carroceto » e « Roma Campo Leone-Formia »;

— pag. 17 fra i nomi delle stazioni di Campolattaro e Campolieto Monacilione inserire

Campo Leone	Roma-Campo Leone Formia	Roma 4ª Roma

/Roma/V/B/G/—/O/V/B/S/—/—/F/—/—/S/

— pag. 18, cancellare il nome della stazione di Carano e le relative indicazioni.

Di contro poi ai nomi delle stazioni di Cisterna di Roma Fondi Sperlonga, Itri, Monte S. Biagio, Santa Palomba e Torricola si dovrà modificare l'indicazione della linea in « Roma-Campo Leone-Formia ».

Nella parte II (edizione 1 marzo 1922) del prontuario sopra citato si dovrà:

— pag. 33, alle tabelle 126 e 126 *bis* e all'annotazione (*b*) in calce alla tabella 125 cambiare il nome di « Carano » in « Campo Leone »;

— pag. 36, alle annotazioni (*a*) e (*b*) in calce alla tabella n. 134-a cambiare il nome di « Carano » in « Campo Leone »;

— pag. 37, all'annotazione (2) aggiunta di contro alla tabella 134-C cambiare il nome di « Carano in « Campo Leone »;

— pag. 54, fra i nomi di Campolattaro e Campolieto Monacilione inserire l'indicazione

Campo Leone /126. 126 bis.

— pag. 55, cancellare il nome di Carano e le relative indicazioni.

Nella parte II (edizione agosto 1923) del prontuario sopra citato si dovrà:

— pag. 33, alle tabelle 113 e 114 cambiare il nome di « Carano » in « Campo Leone »;

— pag. 34, all'annotazione (*b*) in calce alla tabella 119 cambiare il nome « Carano » in « Campo Leone »;

— pag. 37, alle annotazioni (*a*) e (*b*) in calce alla tabella 128-A cambiare il nome di « Carano » in « Campo Leone »;

— pag. 38, all'annotazione (2) in calce alla tabella 128-B cambiare il nome di « Carano » in « Campo Leone »;

— pag. 58, fra i nomi di Campo Lattaro e Campolieto Monacilione inserire l'indicazione

/Campo Leone /113.114/

— pag. 59, cancellare il nome di « Carano » e le relative indicazioni.

All'indice grafico, quadro n. 2 delle due edizioni sopra citate, si dovrà sostituire il nome di Carano con quello di Campo Leone.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà:

— pag. 6, di contro alla numerazione « 115 » modificare l'indicazione delle linee « Roma-Carano-Nettuno » e « Roma-Carano-Formia » rispettivamente in « Roma-Campo Leone-Nettuno » e « Roma-Campo Leone-Formia »;

— pag. 9, fra i nomi delle stazioni di Campolattaro e Campolieto Monacilione inserire

/Campo Leone /R/115/

e cancellare il nome della stazione di Carano e le relative indicazioni.

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni e negli uffici di controllo si dovrà:

— all'interno dei prontuari stessi cambiare il nome di « Carano » in « Campo Leone »;

— all'indice alfabetico inserire fra i nomi di Campolattaro e Campolieto Monacilione quello di « Campo Leone » esponendo di contro il numero della pagina ed il numero

progressivo risultanti di fianco al nome di Carano, e cancellare poi il nome di questa stazione e le relative indicazioni;

— all'« Elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via sulla quale è stabilita la distanza sostituire l'indicazione « 211. Carano » con « 241 Campo Leone ».

Infine in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali figura il nome di Carano si dovrà sostituire tale nome con quello di Campo Leone.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8 ,9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 93.

Estensione di servizio nella fermata di Cairano.

Dal 1° agosto 1924, il servizio merci nella fermata di Cairano viene esteso ai trasporti a carro o come tali considerati dall'Amministrazione.

La predetta fermata è stata provvista dei seguenti impianti:

1) Uno scambio semplice R. A. 36 S. tang. 0.12 situato alla progressiva Km. 81 + 046,58, e cioè a m. 122.10 dall'asse del F. V. lato Avellino.

2) Un binario tronco, in prosecuzione dello scambio stesso, lungo m. 100 per il carico e lo scarico diretto.

3) Un apparecchio a due manovelle equilibrate addossato al F. V. per la manovra dei segnali di protezione consistenti in due semafori di seconda categoria ubicati alla destra dei treni ai quali comandano, rispettivamente quello lato Avellino al Km. 80 + 205 e quello lato Rocchetta al chilometro 81 + 928.

La manovra di detti semafori, a mezzo di serrature di sicurezza rispettivamente marca (2) e (3) e ferma scambio destro marca (2. 3.) è collegata alla manovra dei deviatoi di accesso al binario tronco in maniera che i segnali non si potranno disporre a via libera se il deviatoio non è disposto per il binario di corsa.

4) Una sbarra fermacarri, del tipo interessante una sola rotaia impiantata sul binario tronco e munita di serratura di sicurezza, marca (1) uguale a quella del fermascambio

sinistro che assicura per il binario tronco, lo scambio di accesso al binario stesso, in modo che non si possa aprire la sbarra se non si è prima dispoto lo scambio per il binario tronco e conseguentemente disposti a via impedita i segnali di protezione.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 16, di contro al nome di Cairano, nelle colonne 8 e 10 alle lettere G. e O. si dovrà sostituire il richiamo (4) col richiamo (8) ed in calce alla pagina stessa si dovrà riportare la nota seguente:

(8) *Limitatamente ai trasporti a carro o come tali considerati dall'Amministrazione, nonchè a quelli in piccole partite di peso fino a Kg. 500 composti di colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno.*

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 94.

Estensione di servizio nella fermata di Aquileia.

La fermata di Aquileia della linea Cervignano del Friuli-Pontile per Grado, attualmente abilitata al servizio viaggiatori e bagagli, dal 1° agosto 1924 verrà ammessa anche al servizio merci a grande ed a piccola velocità in servizio interno e cumulativo italiano limitatamente ai trasporti a carro (esclusi i veicoli ed il bestiame), nonchè a quelli in piccole partite di peso fino a chilogrammi 500 composti di colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno.

Di conseguenza nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni ex austriache ai vecchi transiti » (edizione 1° gennaio 1921) di contro al nome della fermata di Aquileia, a pagina 5, si dovrà esporre nelle colonne 8 e 10 rispettivamente l'indicazione « G (1) » « O (1) », ed a piè di pagina si dovrà trascrivere l'annotazione seguente:

(1) Limitatamente ai trasporti a carro, o come tali considerati dall'amministrazione, nonchè a quelli in piccole partite di peso fino a Kg. 500, composti di colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pagina 8 di contro al nome della stazione di Aquileia si dovrà sostituire l'indicazione « B » con « LO ».

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 95.

Trasporti di persone e di cose sulle linee secondarie della Venezia Tridentina - Distanze chilometriche.

In seguito ai provvedimenti di cui al Decreto Ministeriale 23 giugno 1923, riguardante i trasporti di viaggiatori, bagagli e merci sulle linee secondarie della Venezia Tridentina, le distanze tassabili fra le stazioni delle linee Trento T. V. Malè, Brunico-Campo Tures (Sand), Mori-Arco-Riva, Ora Val Fiemme-Predazzo e Chiusa Val Gardena-Plan Val Gardena sono quelle di cui agli allegati A e B al presente ordine di servizio.

In conseguenza di quanto sopra, nella Parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione 1° marzo 1922) si dovranno sostituire le attuali tabelle n. 55, 57, 60, 64, 66 con quelle di cui agli allegati A e B.

All'indice alfabetico del prontuario stesso si dovranno inserire, nelle sedi opportune, i seguenti nomi con l'indicazione del n. 55:

Borghetto, Campo Trentino, Dres, Grumo, Lamar, Magras Rabbi, Masi di Vico, Masi Sornello, Meano, Segno e Sorni.

Nella parte II del Prontuario suddetto (edizione agosto 1923) si dovranno sostituire le attuali tabelle n. 166, 167, 168, 169, 170 con quelle di cui agli allegati A e B.

All'indice alfabetico del Prontuario stesso si dovranno inserire, nelle sedi opportune, i seguenti nomi con l'indicazione del n. 166:

Borghetto, Campo Trentino, Dres, Crumo, Lamar, Magras-Rabbi, Masi di Vico, Masi Sornello, Meano, Segno e Sorni.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio n. 96.

Trasformazione della fermata di Duino Timavo in casa cantoniera.

Dal 1° giugno la fermata di Duino Timavo della linea Trieste Centrale-Cormons è stata trasformata in casa cantoniera e abilitata al « giunto telefonico » e, nei riguardi del pubblico, al servizio viaggiatori e bagagli con le limitazioni e le modalità di cui agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo ».

Conseguentemente nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pag. 10, di contro al nome di Duino Timavo, si dovrà esporre una stelletta (*) e modificare l'indicazione « B » in « L. B. ».

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche delle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, ecc. » (edizione 1° gennaio 1921) a pagina 9, si dovrà esporre al nome di Duino Timavo la caratteristica di « Casa cantoniera » e di contro, nelle colonne 6 e 7, si dovrà esporre alle lettere V. e B. il richiamo (1).

Inoltre nella parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione 1° marzo 1922 e edizione agosto 1923) si dovrà esporre il dischetto nero di contro al nome di Duino Timavo tanto all'indice alfabetico, quanto nell'interno del prontuario (tabelle Cormons-Monfalcone-Trieste Centrale e Cormons-Monfalcone-Aurisina-Postumia transito).

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali risulta indicato il nome di Duino Timavo si dovrà aggiungere a tale nome la caratteristica di « Casa cantoniera ».

Della registrazione e contabilizzazione dei biglietti rilasciati dalla suddetta casa cantoniera rimane incaricata la stazione di Bivio d'Aurisina.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 97.

Nuovo tipo di biglietti a tagliandi per le Agenzie all'estero ed in Italia.

A cominciare dal 1° agosto 1924 entrerà in vigore, per la vendita da parte delle Agenzie all'estero e successivamente per le Agenzie in Italia, un nuovo tipo di biglietti a tagliandi conformi ai modelli allegati al presente Ordine di servizio.

Questi nuovi biglietti sono costituiti dalla copertina di formato rettangolare, delle dimensioni di mm. 134 di larghezza e di mm. 87 di altezza e dai tagliandi, pur essi di formato rettangolare, delle dimensioni di mm. 132 di larghezza e di mm. 86 di altezza, aventi una matrice che rimane unita alla copertina ed un piccolo talloncino di controllo per i viaggi dei ragazzi.

I nuovi biglietti a tagliandi sostituiscono quelli ora in distribuzione presso le Agenzie sia all'estero che in Italia.

PARTE I.

I – Caratteristiche dei biglietti in vendita all'estero.

1) *Copertine.* — Le copertine sono di colore arancione e servono indifferentemente per i tagliandi delle tre classi.

2) *Tagliandi.* — I tagliandi sono dei colori in uso per i servizi diretti internazionali e cioè:

giallo per la 1ª classe;
verde per la 2ª classe;
camoscio per la 3ª classe.

Sono di due categorie:

— *a serie fissa,* e cioè con indicazione stampata del percorso, della via da seguirsi e del prezzo;

— *facoltativi,* da compilarsi a mano, per le corrispondenze di minor richiesta.

3) *Validità.* — I biglietti valgono due mesi dalla data del rilascio risultante dal timbro perforatore dell'Agenzia. Per

le Agenzie situate in località extra europee, i biglietti dalle stesse distribuiti possono essere timbrati con la data del presumibile arrivo dei viaggiatori ai porti italiani di sbarco.

I singoli tagliandi valgono pure essi due mesi dal giorno del rilascio del biglietto e scadono alle ore 24 dell'ultimo giorno di validità.

4) *Fermate intermedie.* — I tagliandi danno diritto a fermata in tutte le stazioni comprese nel percorso, senza alcuna formalità e senza limitazione di numero e di durata, purchè questa sia contenuta nei termini di validità del biglietto.

5) *Agenzie all'estero alle quali sono dati in vendita i biglietti.* — Le Agenzie all'estero che hanno in dotazione i biglietti a tagliandi sono quelle dipendenti dalle seguenti organizzazioni:

— Ente Nazionale Industrie Turistiche (ENIT) - Roma;
— Ditta Thos. Cook & Son - Londra;
— Compagnia Internazionale Carrozze a Letti - Bruxelles;
— Mitteleuropäisches Reisebüro (M.E.R.) - Berlino;
— American Express Company - Londra.

II - Caratteristiche dei biglietti in vendita in Italia.

6) *Copertine.* — Le copertine sono di colore giallo e servono indifferentemente per i tagliandi delle tre classi.

7) *Tagliandi.* — I tagliandi sono dei colori in uso per il servizio interno e cioè:

verde per la 1ª classe;
bianco per la 2ª classe;
rosa per la 3ª classe.

Sono anch'essi di due categorie: a serie fissa e facoltativi. A differenza però dei tagliandi in vendita all'estero, ciascuna categoria di tagliandi da distribuirsi in Italia è suddivisa in due specie: una per i percorsi fino a 200 Km. (tariffa normale) e l'altra per i percorsi superiori (tariffa differenziale *A*).

8) *Validità.* — I biglietti valgono un mese dalla data del rilascio risultante dal timbro perforatore dell'Agenzia.

I singoli tagliandi possono essere utilizzati entro il detto

periodo di validità del biglietto, ma, incominciatone l'uso, la loro validità è limitata:

a) per le percorrenze fino a 200 chilometri (per le quali si applica la tariffa normale), al tempo necessario a compiere il viaggio;

b) per le percorrenze superiori a 200 chilometri (per le quali si applica la tariffa differenziale *A*), ad un giorno per ogni 100 chilometri incominciati, come stabilisce detta tariffa.

La decorrenza della validità dei singoli tagliandi si computa dalla data che il viaggiatore è tenuto ad esporvi in penna o in matita indelebile prima di iniziare il viaggio. Per i biglietti sub *b*) la validità si computa dalle ore 0 del giorno successivo a quello della data indicata dal viaggiatore.

In ogni modo la validità dei singoli tagliandi cessa alle ore 24 dell'ultimo giorno del mese di validità del biglietto.

9) *Fermate intermedie.* — I tagliandi per corrispondenze fino a 200 chilometri non danno diritto a fermate intermedie.

I tagliandi per percorrenze superiori ai 200 chilometri, danno diritto alle fermate stabilite dalla tariffa differenziale *A*, e cioè:

— per viaggi da 201 a 300 Km. - 1 fermata;
— per viaggi da 301 a 600 Km. - 2 fermate;
— per viaggi da 601 a 900 Km. - 3 fermate;
— per viaggi da 901 a 1000 Km. - 4 fermate;
— per viaggi oltre 1000 Km. - 5 fermate.

10) *Agenzie in Italia alle quali sono dati in vendita i biglietti.* — Le principali Agenzie in Italia dei centri turistici di maggiore importanza sono fornite dei biglietti a tagliandi.

III – Disposizioni comuni ai biglietti a tagliandi in vendita sia all'estero che in Italia.

11) *Composizione dei biglietti.* — In una copertina si possono comprendere uno o più tagliandi indistintamente a serie fissa o facoltativi, e così pure tagliandi di varie classi.

I tagliandi devono essere fissati alla copertina mediante due occhielli metallici dal lato della matrice.

I tagliandi a serie fissa, che possono essere utilizzati in uno dei due sensi del percorso indicatovi, devono essere collocati nella copertina nello stesso ordine nel quale deve compiersi il viaggio. Quando viene rilasciato un solo tagliando a serie fissa, dovrà essere depennata con tratto a penna l'in-

dicazione del percorso nel senso opposto a quello richiesto: (ad esempio, se il tagliando deve servire per il percorso da Chiassó a Roma, va depennata l'indicazione Roma-Chiasso).

12) *Compilazione dei tagliandi facoltativi.* — I tagliandi facoltativi si rilasciano solamente per le relazioni comprese nella Parte I del fascicolo « Elenco delle corrispondenze per le quali è ammesso il rilascio dei biglietti a tagliandi da parte delle Agenzie italiane ed estere - (1° novembre 1923) ».

Devono essere compilati a decalco, con matita indelebile e preferibilmente dattilografati, riportandovi tutte le indicazioni necessarie, che risultano dal suddetto « Elenco », e cioè:

a) la stazione di partenza e quella di destinazione;
b) la via da percorrersi;
c) il prezzo;
d) la validità ed il numero delle fermate (queste indicazioni soltanto per i tagliandi rilasciati dalle Agenzie in Italia per percorsi superiori a 200 Km.).

Quando si emettono tagliandi per corrispondenze in senso opposto a quello indicato nell' « Elenco », anche la via da seguirsi deve essere invertita.

La matrice di controllo (che è in carta leggera sovrapposta) deve allegarsi alla contabilità.

13) *Autenticazione dei biglietti.* — Per essere tenuti validi i biglietti (tagliandi e copertine) devono portare il bollo a secco dell'Amministrazione.

14) *Prezzi dei tagliandi e delle copertine.* — Nei prezzi dei tagliandi sono comprese L. 0.10 per spese di stampa.

Per il tratto Modane Confine-Modane stazione il prezzo è fissato in franchi francesi.

In aggiunta al prezzo dei tagliandi deve essere percepita la sopratassa « pro mutilati » di centesimi cinque per ciascun tagliando.

Per ogni copertina va riscosso l'importo di L. 0.20.

15) *Ragazzi.* — Per il viaggio dei ragazzi a metà prezzo (dai tre ai sette anni) deve essere, dalle Agenzie, staccato l'apposito talloncino di controllo che deve allegarsi alla contabilità.

I prezzi da riscuotersi per i viaggi dei ragazzi (al fine di applicare interamente ai prezzi stessi il diritto speciale e la spesa di stampa) devono essere così formati:

a) si divide per metà il prezzo indicato sul tagliando

a serie fissa e sull' « Elenco » di cui al punto 12 nel caso di tagliando facoltativo;

b) all'importo così risultante (arrotondato, se del caso, ai cinque centesimi superiori) si aggiungono:

L. 0.30 quando il prezzo del tagliando intero è inferiore o pari a L. 3.60;

L. 0.05 quando detto prezzo è compreso fra L. 4.15 e L. 7.10;

L. 0.55 quando il prezzo del tagliando intero è superiore a L. 7.10.

Anche per i tagliandi dei ragazzi va naturalmente percepita in più la sopratassa « pro mutilati ».

Per il tratto Modane Confine-Modane Stazione, il prezzo da riscuotersi per ragazzi deve corrispondere alla metà del prezzo del tagliando intero (arrotondato, se del caso, ai cinque centesimi superiori) senza aggiunte.

I biglietti rilasciati a metà prezzo per ragazzi devono inoltre portare impresso sulla copertina e sui tagliandi, mediante timbro a umido, la indicazione RAGAZZO (oppure ENFANT, CHILD o KIND).

16) *Vie da percorrersi.* — Nel caso di tagliandi validi per più vie, non è consentito al viaggiatore di passare — in corso di viaggio — da una via ad altra concorrente, mediante linee di collegamento, sia pure verso pagamento delle tasse relative al percorso di collegamento.

17) *Treni utilizzabili.* — I biglietti a tagliandi valgono per tutti i treni e piroscafi nei quali sono ammessi viaggiatori a tariffa ordinaria, salvo le eventuali limitazioni previste dagli orari ufficiali.

I viaggiatori muniti di biglietti di 1ª classe sono ammessi nei treni o carrozze di lusso, quando vi siano posti disponibili, alla condizione di pagare i prescritti supplementi.

18) *Utilizzazione dei biglietti.* — I biglietti a tagliandi sono personali e non trasferibili. E' fatto perciò obbligo ai viaggiatori di apporre la propria firma sulla copertina, nello spazio apposito. Per le famiglie, uno dei componenti può firmare anche per gli altri.

Quando un viaggiatore non sia in grado di firmare, l'Agenzia distributrice del biglietto indicherà, al posto destinato alla firma, il nome del viaggiatore ed il numero del documento di identificazione personale (passaporto, ecc.).

Per i tagliandi distribuiti dalle Agenzie in Italia, mano a mano che i tagliandi vengono utilizzati, il viaggiatore è te-

nuto ad indicare, nell'apposito spazio, la data d'inizio del viaggio.

La copertina senza i tagliandi, e così i tagliandi senza la copertina, non hanno alcun valore.

19) *Forature di controllo.* — Alla partenza dalla stazione iniziale del percorso di ciascun tagliando, questo deve essere forato, dall'agente addetto alle sale, nello spazio designato « (□) Foro di controllo » esistente nel margine del talloncino di controllo per ragazzi.

Quando questo sia staccato, per l'avvenuto rilascio del tagliando a metà prezzo, il foro verrà fatto nello stesso margine più in basso.

Gli agenti addetti alle sale e quelli addetti alla controlleria sui treni devono forare i tagliandi al posto delle indicazioni relative all'annullamento dei percorsi effettuati. Per i tagliandi per percorrenze superiori ai 200 chilometri venduti in Italia, la foratura deve estendersi, nel caso, alle caselle delle fermate: tale foratura sarà da praticarsi dagli agenti addetti alle sale, alla ripresa del viaggio.

20) *Controlleria.* — Gli agenti addetti alla controlleria devono assicurarsi della perfetta regolarità dei biglietti che vengono loro esibiti, ponendo speciale attenzione:

a) che la copertina e i tagliandi di ciascun biglietto risultino attraversati dal timbro a fori dell'Agenzia distributrice, indicante la data del rilascio; che il biglietto non sia scaduto di validità, e che non siano stati staccati tagliandi successivi a quello in corso di utilizzazione;

b) che sulla copertina risulti in inchiostro o matita indelebile e senza raschiature o cancellature, la firma del viaggiatore; che il tagliando in corso di utilizzazione (se distribuito in Italia) sia stato dal viaggiatore debitamente completato con l'indicazione del giorno e del mese d'inizio del viaggio.

21) *Irregolarità ed abusi.* — Rilevando delle irregolarità, il personale di controlleria deve attenersi alle norme seguenti:

a) *Mancanza del timbro a data dell'Agenzia.* — I biglietti mancanti del timbro con la data di distribuzione non sono da tenersi validi e devono essere ritirati, rilasciando al viaggiatore un mod. Ci-204 senza riscossione di prezzo, per il proseguimento del viaggio.

b) *Biglietti scaduti.* — I biglietti scaduti di validità debbono del pari essere ritirati ma, in questo caso, il viag-

giatore deve essere sottoposto al pagamento stabilito dall'art. 34 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti delle persone (primo capoverso).

c) *Mancanza della firma o della data da parte del viaggiatore.* — Nel caso che manchi la firma sulla copertina, o, pei biglietti distribuiti dalle Agenzie in Italia, manchi l'indicazione della data sul tagliando in corso di utilizzazione, o tali indicazioni vi figurino in matita comune, si deve invitare il viaggiatore a regolarizzare il biglietto, apponendovi dette indicazioni con inchiostro o con matita indelebile.

d) *Mancanza di tagliandi.* — Quando siano stati staccati tagliandi successivi a quello in corso di utilizzazione, quest'ultimo e gli altri che precedessero i tagliandi staccati, non sono da tenersi validi e debbono essere ritirati.

In questo caso, come pure in caso di firme o date contenenti cancellature, raschiature od altre alterazioni, o di data non corrispondente a quella del viaggio, il viaggiatore deve essere presentato al Capo stazione per le opportune giustificazioni e per l'eventuale convalidazione del biglietto, e quando le giustificazioni non risultassero attendibili, si dovrà ritirare il biglietto ed applicare l'art. 34 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti delle persone (ultimo capoverso).

e) *Cessione di biglietti.* — Nei casi di accertata cessione di biglietti, devono essere applicate le penalità previste dall'art. 10 delle Tariffe e Condizioni pei trasporti delle persone.

Di ogni irregolarità il personale di controlleria dovrà fare speciale rapporto alla superiorità, allegandovi, quando del caso, i biglietti ed i tagliandi ritirati.

22) *Ritiro dei biglietti.* — Ogni tagliando deve essere ritirato al termine del percorso su di esso indicato. Di massima il ritiro deve aver luogo a cura della stazione di arrivo.

Quando però il viaggiatore non si fermi in detta stazione e prosegua il viaggio utilizzando il tagliando successivo, il ritiro dei tagliandi relativi ai percorsi compiuti deve essere fatto sui treni, a cura degli agenti incaricati della controlleria.

La matrice di ogni tagliando deve rimanere unita alla copertina.

Le copertine devono essere ritirate insieme all'ultimo tagliando.

I tagliandi e le copertine ritirati sono da inviarsi al Controllo viaggiatori e bagagli.

IV – **Disposizioni transitorie.**

23) L'inizio della vendita, da parte delle Agenzie all'estero, dei biglietti a tagliandi di nuovo tipo, che differiscono sostanzialmente, anche nelle condizioni, da quelli fin qui in uso, avrà, in via di massima, attuazione contemporanea.

Saranno tuttavia da tenersi validi, fino alla loro scadenza, i biglietti a tagliandi del tipo attuale che, anche posteriormente al 1° agosto 1924 (non oltre però al 31 ottobre) fossero rilasciati da qualche Agenzia all'estero che ancora non avesse potuto essere fornita dei biglietti di nuovo tipo.

24) La fornitura alle Agenzie in Italia dei biglietti a tagliandi di nuovo tipo, le cui condizioni di validità e d'uso, rispetto ai biglietti attuali, differiscono soltanto per i percorsi inferiori ai 200 Km. (tariffa normale), sarà invece effettuata gradatamente.

I biglietti a tagliandi di tipo attuale in uso presso le agenzie in Italia saranno quindi tenuti validi fino alla completa sostituzione.

Gli Ordini di Servizio n. 104/1906, n. 106/1907 e n. 177/1913 sono abrogati.

PARTE II.

Disposizioni contabili.

I) *Agenzie in Italia*

25) Per la contabilità mensile, da inviarsi al Controllo viaggiatori e bagagli, le Agenzie in Italia faranno uso del fascicolo Mod. Ci 213, sul quale dovranno registrare separatamente i tagliandi delle due diverse categorie, cioè quelli a serie fissa nel prospetto I di seguito ai biglietti a cartoncino ed i facoltativi nel Mod. Ci 213A, nel prospetto III, pure di seguito a quelli a cartoncino.

Per i tagliandi a serie fissa deve essere riportata l'indicazione della situazione di casellario anche se la vendita, durante il mese, sia stata negativa.

Per i tagliandi facoltativi è pure da indicare, nell'apposita sede dello stampato, la situazione del casellario. I tagliandi emessi per una stessa corrispondenza, con numera-

zione progressiva ininterrotta possono, nella contabilità, essere raggruppati.

Le copertine rilasciate nel mese, sono da portare in conto dopo i tagliandi a serie fissa e cioè nel prospetto I del Mod. Ci 213.

I tagliandi per i percorsi lacuali e di altre Amministrazioni, compresi quelli per il tratto Modane Confine-Modane stazione, devono essere contabilizzati sul Mod. Ci 214.

Al Mod. Ci 213 devono essere allegate le matrici di controllo dei tagliandi facoltativi, nonchè i talloncini di controllo per i tagliandi rilasciati a metà prezzo per ragazzi.

Per la tassa addizionale pro-mutilati valgono le stesse norme in vigore per gli altri biglietti.

I tagliandi emessi per ragazzi, devono essere indicati in contabilità sotto forma di frazione avente per numeratore la quantità dei biglietti e per denominatore 2.

La contabilità dei tagliandi, compilata nei modi prescritti dalle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori e bagagli, ecc. » deve essere spedita al Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze unitamente alle altre contabilità biglietti, nei primi quattro giorni del mese successivo a quello cui si riferisce.

I biglietti annullati per erronea compilazione, devono essere rimessi giornalmente al Controllo viaggiatori e bagagli, con lettera raccomandata in servizio, e sono da scritturare nell'apposita distinta esistente nei Mod. Ci 213 A o Ci 214 A con tutti gli estremi richiesti dallo stampato.

Per il versamento degli introiti, le Agenzie si regoleranno in base alle disposizioni particolari impartite singolarmente.

Per tutto ciò che non è specificatamente stabilito nelle presenti disposizioni valgono le norme in vigore per il servizio interno viaggiatori.

II) *Agenzie all'estero.*

26) *Modello della contabilità.* — Per i biglietti distribuiti dalle Agenzie all'estero, gli Uffici Centrali dei diversi raggruppamenti devono fare uso di uno stampato, da provvedersi a proprie spese, conforme al modello fornito dall'Amministrazione.

Alla contabilità devono andare allegate le matrici di controllo dei tagliandi facoltativi, nonchè i talloncini di controllo per i tagliandi rilasciati a metà prezzo per ragazzi.

27) *Periodicità.* — La contabilità è da compilarsi mensilmente e deve essere rimessa al Controllo viaggiatori e

bagagli di Firenze, entro il mese successivo a quello di vendita dei biglietti. Le Agenzie aventi succursali in paesi fuori Europa sono autorizzate a comprendere nel resoconto del secondo, anzichè del primo mese successivo, i biglietti venduti dalle succursali stesse, e ciò per evitare ritardo nel l'invio della contabilità.

28) *Compilazione della contabilità.* — Nella contabilità devono essere registrati tutti i biglietti venduti, separatamente per ciascuna specie di tagliandi: a *serie fissa* e *facoltativi*.

Per quanto riguarda i tagliandi a serie fissa, nella colonna 2 delle pagine del fascicolo di contabilità viene indicata la corrispondenza per la quale sono validi i biglietti, nelle colonne 4, 8 e 12 il numero del primo tagliando esistente in casellario al primo giorno del mese, nelle colonne 5, 9 e 13 il numero del primo tagliando in vendita al principio del mese successivo, nelle colonne 6, 10 e 14 la quantità dei tagliandi annullati, ed in quelle 7, 11 e 15 la quantità effettiva dei tagliandi venduti per classe e per ogni corrispondenza.

I quantitativi dei tagliandi rilasciati a metà prezzo per ragazzi devono essere indicati nella contabilità in segno di frazione, come si è detto al punto 25.

Nelle colonne 16, 17 e 18 devono essere riportati i prezzi unitari, ed in quelle 19, 20, 21 e 22 gli importi parziali e complessivi dei biglietti venduti.

Il totale degli importi parziali indica l'ammontare complessivo delle somme riscosse, da esporsi poi singolarmente per ciascuna specie di biglietti sul riassunto generale.

Per quanto riguarda i tagliandi facoltativi è sufficiente indicare nella colonna 2 la corrispondenza per la quale sono stati emessi i biglietti, e nelle colonne 4, 8 e 12 progressivamente i numeri dei tagliandi emessi, i quali possono essere raggruppati se rilasciati con numerazione non interrotta per una stessa corrispondenza.

Nella colonna 16 ed in quelle successive sono da riportare i dati analogamente a quanto è stabilito per i tagliandi a serie fissa, ed alla fine del prospetto deve essere esposta la situazione di casellario col quantitativo dei tagliandi venduti.

Le copertine rilasciate nel mese sono da portare in conto nel prospetto dei tagliandi a serie fisse e scritturate dopo questi.

Le Agenzie che hanno succursali molto numerose sono tenute a riportare nella contabilità solamente le situazioni di casellario per le relazioni per le quali è stata effettuata

la vendita di tagliandi dalle varie succursali, non tenendo quindi conto delle corrispondenze che hanno avuto vendita negativa.

Il movimento delle varie corrispondenze deve essere indicato raggruppando le indicazioni di ognuna di esse riguardanti le diverse succursali, sommando poi i quantitativi ed esponendo nelle colonne 19, 20, 21 e 22 un unico importo per ogni corrispondenza.

Le Agenzie devono però inviare al Controllo viaggiatori e bagagli, annualmente, un inventario generale delle quantità dei biglietti, distinti per classe, esistenti al 1° gennaio (incominciando dal gennaio 1926) presso l'Ufficio Centrale e tutti gli Uffici dipendenti.

I *biglietti annullati* per erronea compilazione, o per altre cause, agli effetti contabili devono essere esclusi dal computo delle quantità di quelli venduti, e vanno elencati nell'apposito prospetto. Nel riepilogo generale poi deve essere preso debito dell'importo di *cent.* 30 di diritto fisso, per rimborso di spese, per ciascun biglietto annullato (tagliandi e copertine), anche se trattasi di un solo tagliando.

29) *Versamenti.* — Il versamento degli introiti derivanti dalla vendita dei biglietti all'estero dovrà essere effettuato nel modo seguente:

a) il giorno 20 di ogni mese, sarà pagato un acconto, corrispondente in via approssimativa all'incasso effettuato nella prima quindicina;

b) contemporaneamente all'invio della contabilità, dovrà pagarsi il saldo del debito risultante dalla medesima.

Le somme, come sopra dovute, devono essere trasmesse direttamente alla Cassa Compartimentale delle Ferrovie dello Stato di Firenze, a mezzo di assegni bancari accompagnati da lettera indirizzata alla Cassa stessa.

Per gli importi in franchi francesi può essere versata valuta franchi, oppure valuta lire al cambio medio del mese in cui vennero fatte le riscossioni in base alle quotazioni della borsa di Roma.

30) *Tassa addizionale pro-mutilati.* — La tassa addizionale pro-mutilati, da riscuotersi, oltre il prezzo, nella misura di L. 0.05 per ciascun tagliando, deve essere presa a debito in cifra complessiva per tutti i tagliandi compresi in ciascun prospetto della contabilità.

31) *Provvigioni.* — Le Agenzie sono autorizzate a trattenersi — accreditandosene nelle contabilità — l'importo della

provvigione del 3 %, sul prodotto, al netto della tassa di bollo ed accessorie, spettante alle Ferrovie dello Stato pei biglietti venduti, salvo liquidare successivamente e nei modi prescritti dal Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, la eventuale provvigione supplementare relativa alla parte dei prodotti superanti annualmente i 2,000,000 di lire.

Per semplicità di conteggio nella liquidazione delle provvigioni, le Agenzie, anzichè applicare la percentuale del 3 % sul prodotto, al netto delle tasse di bollo ed accessorie di cui sopra, effettueranno il computo sulla base del 2.90 % sul prodotto lordo depurato solo della spesa di stampa e dell'addizionale pro mutilati ed escludendo le quote del tratto Modane confine-Modane stazione e, quando del caso, le quote estere, quote tutte che sono escluse dalla provvigione.

Sulla vendita dei tagliandi per percorsi di navigazione, lacuali, di ferrovie secondarie, tranvie, ecc., la provvigione — se ammessa dalle Amministrazioni interessate — viene corrisposta sugli introiti lordi conseguiti, depurati della sola spesa di stampa di L. 0.10 per tagliando.

Il Controllo viaggiatori dopo rivedute le contabilità, comunica alle Agenzie le eventuali differenze a debito ed a credito sulle provvigioni che le Agenzie stesse si sono trattenute, e così per tutte le altre differenze di vario genere.

32) *Rimborso dei biglietti portati in conto nei mesi precedenti.* — I tagliandi portati in conto nella contabilità di mesi precedenti, rimasti invenduti nei dipendenti uffici o dati in vendita ad altre Agenzie e da queste non potuti consegnare ai viaggiatori per cause impreviste, possono considerarsi come annullati e le Agenzie sono quindi autorizzate ad accreditarsi dei relativi importi nella contabilità mensile.

L'accreditamento può aver luogo deducendo dal riepilogo della contabilità l'importo dei tagliandi in parola, elencati in apposita distinta, previa deduzione della prescritta tassa di annullamento di centesimi 30 per biglietto (tagliandi e copertina).

Di tale deduzione di introiti deve essere tenuto conto nel computo della provvigione.

33) *Domande di rimborso per i biglietti non utilizzati dai viaggiatori.* — L'Amministrazione non ammette, in linea di massima, rimborsi per biglietti parzialmente o totalmente non utilizzati dai viaggiatori per cause loro particolari.

4

L'esame e l'accoglimento delle domande del genere, stese e firmate dagli interessati, è riservato al Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze.

Le eventuali domande devono essere corredate dai documenti giustificativi, e sui biglietti non utilizzati deve risultare l'annotazione della rinuncia al viaggio redatta e firmata dal personale della Amministrazione (Capi stazione o Controllori).

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 48.

17ª Appendice all'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922 si rende noto alle stazioni della rete e agli uffici che ebbero in distribuzione l'Elenco alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922 che detto Elenco è da aggiornarsi al 30 giugno 1924 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE proprietarie	INDIRIZZO	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
FUCHS Hans	*Merano*	997200	997499
ROMANO Salvatore e Francesco	*Napoli* - Ponte della Maddalena, n. 1 . .	949500	949799

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 49.

Contravvenzione ai suonatori ambulanti sui treni.

Con le modificazioni apportate all'art. 40 delle « tariffe e condizioni pei trasporti delle persone » col bollettino commerciale n. 11 del corrente anno, è stato stabilito che tutti coloro i quali esercitano il mestiere di suonatore e venditore ambulante sui treni, incorrono nella perdita del biglietto

e debbono essere allontanati dai treni e dai recinti delle stazioni.

Il verbale di contravvenzione di cui la circolare n. 85-1911 ed altre successive comunicazioni al riguardo, nonchè l'articolo 51 del Regolamento di Polizia Ferroviaria deve essere elevato soltanto se i contravventori al divieto suddetto non ottemperino agli inviti del personale ed insistano nel loro comportamento abusivo, nel qual caso vengono a realizzarsi gli estremi di una vera e propria contravvenzione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9, 15, 16 *e* 22.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Comunicazioni.

Gare, appalti, etc. per lavori e forniture

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Pressa idraulica per provare tubi bollitori di acciaio, ferro e ottone della lunghezza massima di m/m. 5000 circa e di diametri esterni compresi fra m/m. 30 e m/m. 135 completa di accessori e della pompa a trasmissione, adatta per sviluppare una pressione di 50 kg. almeno. *N. B.* Acquisto per conto del Ministero delle Colonie.	T. P.	26 luglio 1924		Ufficio 3° del Servizio Materiale e Trazione Firenze Viale Principessa Margherita, 52
Filettatrice semplice "tipo Landis", per dadi e chiavarde fino ad 1" (pollice) completa di sette serie di pettini a passo Whitworth, sette serie di pettini a passo decimale e di tutti gli accessori necessari *N. B.* Acquisto per conto del Ministero delle Colonie.	T. P.	31 luglio 1924		Ufficio 3° del Servizio Materiale e trazione Firenze Viale Principessa Margherita, 52
Maglio pneumatico con mazza battente di kg. 250, azionato a trasmissione, completo di contralbero e di tutti gli accessori *N. B.* Acquisto per conto del Ministero delle Colonie.	T. P.	30 luglio 1924		Ufficio 3° del Servizio Materiale e trazione Firenze Viale Principessa Margherita, 52

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori relativi alla costruzione di un fabbricato alloggi per otto famiglie nella stazione di Sora sulla linea Roccasecca-Avezzano.	L. P.	Ore 12 del 9 agosto 1924	410.000	Sezione Lavori Roma Sud
Fornitura di 3 assi porta eliche in acciaio fucinato, con camicie di bronzo per i tre Ferry-boats di Reggio-Scilla e Villa del peso medio di ciascun asse di kg. 4000.	T. P.	31 luglio 1924	—	Esercizio Navigazione Villa Patrizi Roma
Lavori relativi alla costruzione della terza invasatura per i Ferry-boats nel porto di Messina.	L. P.	Ore 16 del 12 agosto 1924	3.400.000	Sezione Lavori di Catania
Fresatrice Universale corsa longitudinale della tavola mm. 450 circa corsa trasversale della tavola mm. 150 circa corsa verticale della tavola mm. 400 circa corredata di un apparecchio a dividere con contropunta (A. P. mm. 150 circa), di una testa porta frese verticale, di una morsa girevole, di mandrini e di tutti gli accessori occorrenti per la montatura e il funzionamento della macchina ecc. Una serie di frese ——— *N. B.* Acquisto per conto del Ministero delle Colonie.	T. P.	2 agosto 1924		Ufficio 3° Servizio Materiale e trazione Firenze Viale Principessa Margherita, 52

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Motore elettrico asincrono da 110 Hp., numero giri 700, 5000 volts, 50 periodi munito di giunti elastici completi alle due estremità dell'albero per l'accoppiamento diretto a due dinamo, dotato di reostato di avviamento in olio con bulloni di fondazione senza guide e tenditori per l'officina di RIMINI M. R.	T. P.	1 agosto 1924		Servizio Materiale e trazione Ufficio 3° Sezione 9ª Firenze

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio od Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	25 coppie	Sbarre manovrabili a distanza tipo Rizzi	L. P.	15-7-1924	Servizio Approvvigionamenti - Roma Ufficio 3°
N.°	10 coppie	Grembiali per sbarre C. 1. .			
Kg.	20000	Dadi di ferro grezzi da filettare per chiavarde	L. P.	22-7-1924	Idem Ufficio 3°
-	—	Chiavarde d'armamento marche C. 45 - C. 70 - C. 72 C. 78.	L. P.	22-7-1924	Idem Ufficio 3°
N.°	500	Isolatori di porcellana per scaldiglie elettriche.	T. P.	27-7-1924	Idem Ufficio 3°

Il Direttore Generale:
ODDONE.

SENTENZA

Trasporto di cose - Furto - Sciopero ferroviario - Forza maggiore.

Anche lo sciopero cosidetto bianco *costituisce caso di forza maggiore ed elimina quindi la responsabilità del vettore in caso di furto.*

CORTE D'APPELLO DI MILANO, Sezione 1ª — *Pres.* Ronga, *Est.* Ranelletti — Ditta Alè-Bardelli Uslenghi, appellante c. Ferrovie dello Stato.

FATTO

Con atto di citazione 11 novembre 1920 la ditta Alè Bardelli Uslenghi convenne in giudizio avanti il Tribunale di Busto Arsizio le Ferrovie dello Stato per sentirle condannare al pagamento di L. 14,577.20 cogli interessi, quale importo dei danni subiti per l'ammanco e l'avaria verificatisi nei colli di tessuti ad essa ditta spediti da Bologna il 7 giugno 1920 e giunti a Gallarate il 9 luglio 1920.

Le Ferrovie si difesero dicendo che la manomissione del vagone contenente la merce avvenne durante lo sciopero politico del giugno 1920 e perciò non dovessero risponderne. Il Tribunale con sentenza 28 giugno-18 luglio 1922 ammise la prova per testi sui cinque capitoli dedotti dalle Ferrovie per provare le asserite circostanze di forza maggiore. Dalla sentenza appellò la ditta Uslenghi con atto di citazione 17 novembre 1922 dicendo che male apprezzò in fatto ed in diritto le risultanze di causa e chiese che in riforma di essa si accogliessero le sue istanze di primo grado.

Costituitesi le parti in giudizio, i loro procuratori alla udienza di discussione conclusero nei sensi sopra riferiti.

DIRITTO

La ditta Uslenghi sostiene che la prova ammessa dal Tribunale è inutile poichè già dai documenti di causa risulta che lo spiombamento del carro ed il furto dei colli avvenne

prima che fosse proclamato ed attuato lo sciopero. Esibisce all'uopo il giornale *Il Sole* del 12 giugno 1920 in cui si dice che l'8 giugno, i ferrovieri di Cremona attuarono il così detto *sciopero bianco,* per cui restarono, come è noto, « con le braccia incrociate, ma sul posto », che lo sciopero bianco fu attuato a Milano a mezzogiorno dell'11, e solo alla sera fu proclamato lo sciopero effettivo. Lo sciopero bianco, dice l'appellante, non costituisce quel collettivo abbandono del posto che potrebbe costituire caso di forza maggiore perchè annulla tutte le possibilità di vigilanza; e poichè dal verbale di avaria risulta che la merce fu rubata prima del 10 giugno, tanto che i manovali ne ricuperarono una parte nella notte dal 10 all'11 giugno (mentre altra parte fu ricuperata dai carabinieri nella notte dal 20 al 21 presso le Distillerie Italiane), così è accertato che il furto avvenne prima dello sciopero, e perciò le Ferrovie devono risponderne, tanto più che esse parlano sempre di « sciopero di giugno » ma non si curarono mai di precisare la data.

La Corte non può seguire l'appellante nelle sue argomentazioni. Non è vero anzitutto che lo sciopero bianco non possa costituire anche esso caso di forza maggiore. Anche esso è destinato a produrre la paralisi del servizio, come lo sciopero effettivo; e se i ferrovieri, pure restano *ipocritamente* sul posto, si astengono da ogni lavoro od operazione di ufficio, e tengono tenacemente, per quanto simbolicamente, le braccia incrociate, si deve logicamente pensare che essi non muoverebbero un dito neanche se i ladri commettessero il furto sotto i loro occhi; e la loro presenza sul posto sarebbe allora una beffa, e non darebbe punto la possibilità di una vigilanza. Oltre a ciò non è vero che la Ferrovia non precisi le date dello sciopero: nel capitolo quinto essa deduce specificatamente che lo sciopero durò dal 10 al 24 giugno; e non le si può negare il diritto di provare ciò col mezzo legale che le leggi consentono contro la diversa affermazione di un giornale, perchè neppure l'appellante penserà che il giornale sia il *vangelo della verità* a cui bisogna credere come ad un dogma, così da non consentire neppure la prova contraria, e perchè il giornale (che non si sa e non dice da qual fonte prenda le notizie) non è mezzo legale di prova.

L'appellante vuole contestare il « valore probatorio dei testimoni circa le date dei fatti collettivi e di ordine pubblico »; ma non è con questi preconcetti aprioristici che si può negare l'ammissione di una prova e giudicare di quanto i testimoni diranno; lo si dirà dopo valutando le loro affermazioni e le cause di scienza che essi addurranno, fra le quali

(nella specie) potrebbero ben essere le annotazioni sicuramente scritte sui libri delle Ferrovie.

La prova che lo sciopero cominciò il 10 giugno 1920 se riuscisse, distruggerebbe l'illazione che l'appellante vuole fare dal rinvenimento di parte della refurtiva fatto da manovali nella notte dal 10 all'11; poichè il furto potrebbe essere stato commesso nella giornata del 10, ma sempre dopo l'inizio dello sciopero.

Ma se si legge il rapporto del guardiano delle Distillerie, che vide i ladri trasportare altra parte della stessa refurtiva alle ore 5 della notte dal 20 al 21 giugno, vi è motivo di dubitare che sia incorso un errore nella redazione del verbale di avaria laddove si dice che i manovali Di Marco e Fioravante avrebbero ricuperate parte delle pezze rubate « nella notte dal 10 all'11 giugno » perchè non è presumibile che la merce sottratta dal carro in tale notte restasse poi nascosta nel recinto delle Ferrovie per oltre dieci giorni; di solito i ladri hanno fretta di portare via la refurtiva. Questo punto dovrà quindi essere chiarito dai testimoni. E perciò bene ha fatto il Tribunale ad ammettere le prove dedotte dalle Ferrovie riservando al sicuro accertamento dei fatti la decisione della causa. Si deve dunque confermare la sentenza del Tribunale, e condannare quindi l'appellante nelle spese di appello.

Per questi motivi la Corte rigetta ogni contraria istanza, ed eccezione:

Conferma la appellata sentenza 28 giugno-18 luglio 1922 del Tribunale di Busto Arsizio; e rinviando la causa avanti i primi giudici per l'ulteriore suo corso condanna l'appellante ditta Alè Bardelli Uslenghi a rimborsare alle Ferrovie le spese del giudizio di appello.

Anno XVII - N. 31

31 Luglio 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1023) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

R. DERETO-LEGGE 23 *maggio* 1924, *n.* 953, *riguardante lo stanziamento di un fondo di L.* 45,000,000 *per speciali lavori ferroviari sulle linee dei compartimenti di Venezia e Trieste* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Ritenuta la necessità di provvedere fino al 1° luglio p. v. alla manutenzione delle strade ex regionali nelle terre redente in conseguenza della soppressione dei Comitati stradali e delle Giunte di concorrenza;
Ritenuto che alla gestione delle strade predette debbono provvedere in attesa della rispettiva classifica le Provincie interessate con oneri straordinari;
Che attesa l'entità delle relative spese occorrenti si ravvisa equo concedere alle Provincie il concorso erariale straordinario, nella misura del 50% della spesa;
Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici di concerto con quello per le finanze;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' autorizzata la concessione di un contributo straordinario una volta tanto alle provincie del Friuli, Trieste, Trento, Istria e Zara nella misura del 50% delle spese occorrenti per la manutenzione delle strade ex regionali nelle provincie medesime fino al 30 giugno p. v. ed entro il limite massimo complessivo di L. 2,500,000.
Alla concessione dei predetti contributi sarà provveduto con decreti del Ministro pei lavori pubblici a norma delle disposizioni di cui al decreto Reale 16 giugno 1904, n. 445.

Art. 2.

Sono introdotte le seguenti variazioni alla tabella *A*) annessa al R. decreto 3 maggio 1923, n. 1285:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 23 giugno 1924, n. 146.

a) Gruppo: opere stradali nell'Italia settentrionale. Specie: strade nella Venezia Giulia e Tridentina da classificare + L. 2,500,000;

b) Gruppo: opere idrauliche nell'Italia settentrionale. Specie: opere nuove e di ristabilimento nelle vie navigabili, escluse quelle delle provincie Venete e di Mantova — L. 2,500,000.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO-LEGGE 10 *luglio* 1924, *n.* 1142, *concernente l'istituzione, presso il Ministero delle comunicazioni, di due nuovi posti di Sottosegretario di Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro Segretario di Stato per gli affari esteri, d'accordo coi Ministri Segretari di Stato per le comunicazioni e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 22 luglio 1924, n. 171.

Articolo unico.

Presso il Ministero delle comunicazioni e, alla dipendenza del Ministro, sono istituiti due nuovi posti di Sottosegretario di Stato a decorrere dal 3 luglio 1924.

Con successivo provvedimento saranno inscritte nel bilancio di previsione del Ministero suindicato le spese relative.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 10 luglio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Errata-corrige.

Bollettino Ufficiale n. 18 del 1° maggio 1924.

Nell'intestazione dell'ordine di servizio n. 54-1924 sostituire la parola estensione con quella « Limitazione ».

Ordine di servizio N. 98.

Trasporti militari in conto corrente.

In conformità ad accordi intervenuti col Ministero della guerra, l'Amministrazione ferroviaria ha l'obbligo di eseguire in *conto corrente* tutti i trasporti *di cose* (materiali, merci, veicoli, esplosivi, ecc.) che le verranno richiesti, eccezione fatta per le cose spedite al seguito delle truppe e per quelle spedite dai militari (ufficiali e truppa) per proprio conto e per il bestiame. (V. punto VII).

I trasporti in conto corrente sono ammessi:

a) su tutte le linee in servizio interno delle ferrovie dello Stato (continentali, sicule e sarde) e da esse esercitate;

b) in servizio cumulativo da e per tutte le linee delle ferrovie concesse e laghi che ammettono trasporti militari ed indicate nel prospetto Allegato n. 1, con le limitazioni per qualcuna ivi accennate;

c) in servizio interno sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato per le comunicazioni con la Sicilia, la Sardegna e la Maddalena.

L'accettazione e l'eseguimento dei trasporti in conto corrente è regolato dalle seguenti norme.

I. — LETTERA DI VETTURA.

Per ogni spedizione deve essere presentata la *speciale lettera di vettura,* Mod. 446-*A* o 446-B, intestata: « *Trasporti militari in conto corrente* » e stampata in carta verde per i trasporti a grande velocità (Mod. 446-*A*) ed in carta color

camoscio (o giallo fino ad esaurimento di scorta) per la piccola velocità (Mod. 446-*B*).

Mittenti e destinatari dei trasporti militari in conto corrente, devono essere sempre, ed esclusivamente, uffici dipendenti dal Ministero della guerra (R. Esercito, R. Aeronautica, RR. Carabinieri).

Le lettere di vettura devono essere presentate in unico esemplare pei trasporti in servizio interno della Rete e per quelli in servizio cumulativo con le ferrovie concesse e laghi indicati al gruppo *A*) del prospetto Allegato n. 1. Per le altre spedizioni del servizio cumulativo, le lettere di vettura devono essere invece presentate in due o più esemplari, secondo le particolari norme del punto IX-*B*.

Le lettere di vettura debbono essere accompagnate sempre dalla *Richiesta di spedizione*, Mod. 444, in conformità alle disposizioni di cui al seguente punto II.

II. — RICHIESTA DI SPEDIZIONE, MOD. 444.

Ad ogni lettera di vettura deve essere allegata l'apposita *Richiesta di spedizione*, Mod. 444, debitamente completata in ogni sua parte.

La richiesta Mod. 444, per essere valevole, deve portare il timbro a secco delle ferrovie dello Stato.

Però fino al 30 settembre 1924 dovranno essere accettate anche le richieste di tipo vecchio senza bollatura a secco.

A partire dal 1° ottobre, queste cesseranno definitivamente di essere valevoli e non dovranno più essere accettate.

Le richieste di spedizione Mod. 444 devono indicare quali sono gli uffici militari mittenti e destinatari, come deve essere effettuato il trasporto (se a grande od a piccola velocità), la qualità ed il peso della merce da trasportarsi e, quando del caso, la quantità dei colli. Quando i colli da spedire fossero in numero tale da non potersi descrivere nella lettera di vettura, e nella richiesta Mod. 444, verrà indicato in esse soltanto il numero totale dei colli ed il loro peso complessivo, e per la specificazione verranno presentate apposite note descrittive in triplice copia. In questo caso la stazione mittente, dopo gli accertamenti di cui al seguente punto III, dovrà bollare le note descrittive ed attaccarne un esemplare al bollettino di consegna, l'altro alla richiesta di spedizione Mod. 444 ed il terzo al duplicato della lettera di vettura da restituire all'ufficio militare mittente.

Dovranno essere presentate separate richieste di spedizione secondo che i trasporti debbano aver luogo a G. V. oppure a P. V.

Separate richieste saranno pure da presentarsi:

a) per gli esplosivi della cat. 11ª e per i materiali spediti con essi in quanto l'allegato 7 alle Condizioni e tariffe pei trasporti (ediz. gennaio 1922) consenta la comunanza di carico;

b) per gli esplosivi di ciascuna delle categorie 12ª, 13ª e 14ª sotto l'osservanza delle norme del precitato allegato 7;

c) per i veicoli e simili.

Per gli esplosivi dovrà essere indicata sempre la precisa categoria ed il gruppo cui appartengono.

Per i veicoli, oltre al numero d'ordine secondo la tabella (Allegato 10 al Regolamento), occorre siano indicati:

a) se sono a 2, 3 o 4 ruote;

b) se costituiti di avantreno e retrotreno;

c) se con timone o stanghe;

d) se vuoti;

e) se vuoti ma con parti di ricambio ed accessori;

f) se carichi della dotazione regolamentare;

g) se hanno un carico eventuale, specificandone anche la natura ed il peso.

I veicoli adottati dopo la pubblicazione della tabella (Allegato 10 al Regolamento) e fino a quando non vi siano compresi, dovranno essere specificati con norme eguali alle preaccennate.

Per la spedizione delle parti di ricambio e di quelle accessorie di veicoli, quando tali parti ed accessori non siano rinchiusi nei cofani e cassoni regolarmente piombati, dei veicoli stessi, dovranno pure essere presentate separate richieste.

Le diverse specie dei materiali fuori servizio o di rottami di metalli saranno consegnate in colli separati.

Se si tratta di rottami da spedire alla rinfusa, saranno fatte tante spedizioni quante sono le specie dei rottami, ciascuna corredata da separata richiesta.

Se i materiali fuori servizio sono destinati alla fusione, le richieste di spedizioni saranno corredate da un certificato dell'Autorità militare comprovante che sono inservibili o da rifondere.

Per i trasporti di esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª, che non si possano effettuare altrimenti che con treni merci ordinari e che dovrebbero percorrere in tutto od in parte linee ferroviarie non servite da tali treni, l'autorità militare mittente, dopo assunte informazioni presso la stazione circa i treni merci ordinari settimanali, specificherà sulla richiesta il mezzo con cui devono essere effettuati i trasporti

stessi, cioè: se con treno speciale, con l'eventuale treno merci settimanale, o per altra via, più lunga, servita da treni merci ordinari.

In mancanza di indicazioni, e quando il trasporto possa aver luogo soltanto con treno speciale (V. punto VII, lettera *c*), le stazioni dovranno pretendere che ne sia fatta domanda sulla lettera di vettura e che sia presentata, invece della Richiesta Mod. 444, quella Mod. *C* parte 3ª per il pagamento immediato delle tasse.

Le richieste Mod. 444 saranno firmate dall'ufficiale più elevato in grado dell'Ente che chiede la spedizione e dovranno essere munite del bollo d'ufficio; se l'ufficio è sprovvisto del bollo, deve essere praticata dal mittente apposita annotazione.

Le diciture e le firme devono essere leggibili e tutte le correzioni e abrasioni devono essere sempre vidimate dall'Autorità militare.

E' assolutamente vietato agli agenti ferroviari di apportare correzioni od aggiunte alle indicazioni apposte dall'Autorità militare sulle richieste di spedizione, dovendosi, a tale proposito, ogni qual volta sia necessario, seguire il procedimento sopra indicato, cioè farle correggere e vidimare dall'Autorità militare.

Le richieste di spedizione Mod. 444, riflettenti trasporti in arrivo a stazioni delle ferrovie dello Stato, dovranno sempre rimanere allegate alle lettere di vettura ed essere spedite con queste ai competenti uffici di Controllo.

Quelle invece scortanti spedizioni destinate a stazioni appartenenti alle ferrovie concesse dell'Allegato n. 1 (gruppo *B*) devono essere sempre trattenute dalle stazioni di transito a contatto con le ferrovie stesse ed allegate alle lettere di vettura da spedirsi, quindicinalmente, al Controllo merci cumulativo di Firenze, insieme coi riassunti degli arrivi.

III. — ESEGUIMENTO DEI TRASPORTI.

All'atto del ricevimento delle spedizioni, le stazioni devono assicurarsi che le cose da trasportare corrispondano esattamente alle indicazioni dei relativi documenti di trasporto, che questi concordino fra loro e portino tutti i dati necessari per la retta applicazione delle tasse in sede di Controllo.

Le stazioni hanno l'obbligo di esporre, ove occorra, la quantità dei carri utilizzati, l'eventuale dichiarazione attestante la completa occupazione del carro, il numero dei copertoni

adoperati, le tasse per l'uso della grue, per il nolo dei copertoni, per soste, manovre speciali, spinte, ecc., escluse soltanto le tasse di porto propriamente dette (V. punto IX-*A*):

I trasporti militari in conto corrente non dovranno mai essere posposti a quelli del pubblico nell'ordine d'inoltro.

Per quanto poi lo permetteranno le esigenze del servizio, si dovrà dare la precedenza ai trasporti stessi ogni qualvolta si tratti di derrate alimentari (specialmente pasta, riso, lardo, zucchero e caffè) o di trasporti di qualsiasi materiale dichiarati urgenti.

La dichiarazione d'urgenza dovrà essere apposta dal Comandante del Presidio nello spazio della richiesta di spedizione a ciò riservato.

I trasporti delle derrate alimentari e quelli dichiarati urgenti saranno accettati anche quando venisse temporaneamente sospesa, per causa di ingombri o di traffico straordinario, l'accettazione dei trasporti del pubblico.

Per i trasporti urgenti dei quali venisse chiesto l'inoltro coi treni diretti od accelerati le stazioni mittenti dovranno riscuotere a partenza la soprattassa di acceleramento (50 %, o 25 % sui prezzi della tariffa militare) indicandola sulla lettera di vettura per norma dei Controlli (V. punto VIII).

La domanda di inoltro coi treni diretti od accelerati debitamente motivata deve essere apposta sulla richiesta di spedizione Mod. 444 e sulla lettera di vettura.

IV. — PESATURA DEI TRASPORTI.

Al momento dell'accettazione dei colli, la stazione deve procedere alla ricognizione del peso dichiarato e, se riscontra differenze in meno, semprechè il numero dei colli sia identico a quello indicato sui documenti di trasporto e le condizioni dei colli stessi e lo stato dei piombi e dei suggelli siano ineccepibili, rettifica in *tutte lettere* sulla lettera di vettura il peso espostovi ed ha cura di rilasciare il duplicato con la chiara e precisa indicazione del peso riconosciuto.

Le stazioni di partenza, di transito o di arrivo, qualora riscontrino un peso maggiore di quello dichiarato, praticano analoga annotazione, tenendo presente che, se le differenze eccedono la tolleranza d'uso, devono redigere anche *il verbale di accertamento abusi* (Ordine di Servizio n. 67/1924).

Nella Richiesta di spedizione Mod. 444, nelle eventuali note descrittive e nelle lettere di vettura, il peso deve essere espresso in chilogrammi o frazioni di chilogramma, ed

analogo procedimento dovrà essere seguito nel caso occorresse di rettificare il peso.

V. — CARICO E SCARICO.

Per le operazioni di carico e scarico delle cose spedite in conto corrente a carro completo, o come tali considerati (V. *Boll. Comm.*, N. 2 - 1924, punto 19), valgono le disposizioni dell'art. 31 delle Condizioni e tariffe, edizione gennaio 1922, vigenti per i trasporti del pubblico.

Qualora le operazioni suddette di spettanza dell'Amministrazione militare fossero invece eseguite dalla ferrovia, si dovrà praticare opportuna annotazione sui documenti di trasporto per norma dei Controlli.

VI. — RICONSEGNA DEI TRASPORTI ED EVENTUALI ANORMALITÀ.

La riconsegna dei trasporti militari in conto corrente deve essere fatta soltanto ai militari dell'ufficio destinatario.

Qualora l'Amministrazione militare si valesse dell'opera di spedizionieri per lo svincolo dei trasporti, le stazioni potranno farne a questi la consegna, *sempre quando la ditta incaricata sia stata fatta precedentemente conoscere e presenti apposita delega del Comando del presidio.*

La stazione destinataria, servendosi del modello prescritto, darà immediatamente avviso dell'arrivo della merce direttamente all'Autorità militare cui è destinata.

Le lettere d'avviso dell'arrivo dei trasporti devono sempre essere recapitate gratuitamente dagli agenti della stazione, ritirandone ricevuta nell'apposito libro; si spediranno invece per mezzo della posta, in franchigia, allorquando l'Autorità militare ricevente non abbia sede nel luogo.

All'atto dello svincolo delle merci, il quale deve effettuarsi con le modalità e cautele prescritte dalle speciali disposizioni vigenti al riguardo, i trasporti vanno scritturati sul registro di uscita modello CI-407.

Verificandosi qualche anormalità sui trasporti di cui trattasi, come avarie e perdite, sarà provveduto agli accertamenti prescritti dal Regolamento pei trasporti militari ed alla compilazione del relativo verbale con le modalità in uso.

Il destinatario può chiedere di fare cenno a tergo della Richiesta Mod. 444 delle anormalità rilevate e le stazioni dovranno curare, in tal caso, che le annotazioni ivi esposte concordino con le risultanze del processo verbale di accertamento.

Nel caso di rinvenimento e conseguente riconsegna di merci ritenute perdute, e per le quali, a domanda delle Amministrazioni militari destinatarie, fosse stato redatto il verbale di mancanza, si dovrà chiedere al momento di detta riconsegna, e le amministrazioni stesse la rilasceranno, duplice analoga dichiarazione di ricevuta da inviare, una alla Sezione Movimento e Traffico che tratta l'affare, l'altra al competente Controllo Prodotti perchè l'alleghi alla richiesta di spedizione relativa, a modificazione delle attestazioni che a norma di quanto sopra, fossero state poste a tergo, all'atto dello svincolo del trasporto.

Per le avarie che eventualmente si verificassero ai copertoni posti a protezione dei trasporti in conto corrente dovranno essere osservate le disposizioni in vigore per i trasporti del pubblico, con le seguenti modalità.

La stazione mittente o destinataria del trasporto (a seconda che l'avaria viene accertata in partenza od in arrivo) dovrà emettere il prescritto modulo R.-110 per la somma dovuta alle ferrovie dello Stato a titolo d'indennizzo e presentarlo pel pagamento all'Autorità militare interessata nel trasporto.

Ove questa non si presti al pagamento, la stazione si farà rilasciare una dichiarazione scritta con la motivazione del rifiuto, dichiarazione che, pel tramite della Sezione Movimento e Traffico competente, dovrà essere rimessa al Servizio Movimento e Traffico in Roma, per le ulteriori pratiche atte al ricupero della somma.

VII. — **TRASPORTI ESCLUSI DAL CONTO CORRENTE ED EVENTUALI IRREGOLARITÀ.**

a) Come è stabilito al punto I, mittenti e destinatari delle spedizioni in conto corrente devono essere sempre, ed esclusivamente, Uffici od Enti militari dipendenti dal Ministero della guerra (R. Esercito, R. Aeronautica, RR. Carabinieri). Perciò non dovranno essere accettate, nè effettuate, in conto corrente, *anche se accompagnate dalla richiesta Mod.* 444, spedizioni militari che abbiano come mittenti, o come destinatari, Ditte o privati, od anche uffici della R. Marina, o della R. Guardia di Finanza, dei quali nessuno ha titolo al conto corrente.

In questi casi:

1° se il trasporto ha diritto alla tariffa militare si dovrà richiedere, per accettarlo, la sostituzione della richiesta Mod. 444, con altra Mod. *C* parte 3ª, e la sostituzione

anche della lettera di vettura speciale con altra ordinaria o, quanto meno, la cancellazione in modo ben marcato, nella intestazione della lettera di vettura speciale, delle parole: *in conto corrente;*

2° se il trasporto non ha diritto alla tariffa militare, si dovrà richiedere, per accettarlo, la sostituzione in modo assoluto della lettera di vettura speciale, con altra ordinaria, senza presentazione di alcun altro documento.

Tanto in un caso come nell'altro è dovuto sempre il pagamento diretto delle tasse, in affrancato od in assegnato, a norma di tariffa.

b) La concessione del conto corrente essendo ammessa soltanto per il trasporto *delle cose* (v. premessa), non si dovranno mai accettare, nè effettuare in conto corrente, spedizioni di bestiame anche se scortate da richiesta Mod. 444, ma si dovrà pretendere per queste sempre l'immediato pagamento delle tasse in porto affrancato.

Per conseguenza, qualora venissero presentati trasporti di bestiame in conto corrente:

1° se il bestiame è spedito da solo, si chiederà semplicemente la sostituzione della richiesta Mod. 444, con altra Mod. *C* parte 3ª, e la sostituzione o correzione della lettera di vettura, come è indicato per il caso 1° del precedente comma *a*);

2° se il bestiame è compreso nella lettera di vettura e nella richiesta Mod. 444 con le cose, ne dovrà essere chiesta la cancellazione e la presentazione, per esso, di separati documenti (lettera di vettura ordinaria e richiesta mod. *C*, parte 3ª).

c) Sono altresì esclusi dal conto corrente (V. premessa) i trasporti di cose *al seguito delle truppe.*

Questa speciale condizione che i trasporti siano o meno al seguito delle truppe, può essere accertata soltanto dalle stazioni di partenza che accettano i trasporti.

Deve essere cura, pertanto, delle stazioni mittenti, di verificare, prima di accettare le spedizioni in conto corrente, se nel giorno stesso in cui viene presentata la richiesta di spedizione Mod. 444, siavi partenza di truppe per la stessa destinazione della spedizione e se le truppe appartengano alla stessa arma, reggimento o distaccamento che chiede la spedizione delle cose in conto corrente.

In caso affermativo, si dovrà far presente la circostanza all'Autorità militare che ha presentato la richiesta di spedizione Mod. 444 e domandare che venga sostituita con altra Mod. *C*, parte 3ª, con pagamento diretto delle tasse (franche od assegnate).

L'accertamento di cui sopra non occorre per le spedizioni a piccola velocità, tenuto conto che in tal caso esse non si trasportano coi treni coi quali viaggiano le truppe. Ove si trattasse di treni speciali, anche per la spedizione delle cose dovrà essere presentata la richiesta mod. *C* parte 3ª, per il trasporto con pagamento diretto delle tasse.

d) Sono, infine, esclusi dal conto corrente anche i trasporti che i militari (ufficiali e truppa) effettuano per proprio conto e perciò non si dovranno mai accettare richieste mod. 444 per spedizioni indirizzate alle persone anzichè agli Uffici od Enti militari.

e) Restano in vigore, per i trasporti della Milizia nazionale, le disposizioni del Bollettino commerciale n. 20-1923, punto 299.

f) Verificandosi abusi od irregolarità pei trasporti di cose in conto corrente le stazioni provvederanno alla compilazione dei verbali nei modi d'uso (O. S. 67-1924) astenendosi però dal computare le tasse e penalità le quali saranno stabilite dai Controlli e riscosse mediante rilievi a debito degli Uffici militari responsabili.

VIII. — RISCOSSIONE ED ADDEBITAMENTO DELLE TASSE PER L'INOLTRO DEI TRASPORTI COI TRENI DIRETTI O ACCELERATI E DELLE TASSE DI SOSTA.

A) *Trasporti in servizio interno.*

Venendo dall'Autorità militare richiesto l'inoltro coi treni diretti od accelerati di spedizioni di cose in conto corrente, le stazioni mittenti dovranno stabilire le sopratasse dovute per tale prestazione in base alla tariffa militare e riscuoterle a partenza all'atto della presentazione del trasporto.

Le sopratasse medesime saranno da esporsi sulla lettera di vettura e da addebitarsi nel quadro *B* del mod. C1-445 sul quale le stazioni riporteranno tutti gli estremi del trasporto.

Le tasse di sosta eventualmente maturatesi sui trasporti militari di cose in conto corrente, dovranno essere riscosse dalle stazioni mittenti o destinatarie, secondo che la sosta siasi maturata a partenza od in arrivo e saranno da addebitarsi nel quadro *A*, del citato mod. C1-445, esponendole ugualmente sulla lettera di vettura per norma del Controllo.

B) *Trasporti in servizio cumulativo da e per stazioni delle Ferrovie dello Stato.*

Le sopratasse per l'inoltro coi treni diretti od accelerati devono essere riscosse, in ogni caso, dalla stazione mittente e addebitate:

dalle stazioni F. S., nel citato quadro *B* del mod. Ci-445, come per i trasporti in servizio interno;

dalle stazioni appartenenti ad Amministrazioni concesse con le modalità proprie delle singole Amministrazioni interessate.

La sopratassa riscossa dalla ferrovia mittente per conto di quella destinataria, verrà corrisposta con le norme contabili ordinarie in vigore e cioè, a mezzo del Controllo comune, oppure mediante le contabilità di transito, a seconda che trattisi di Amministrazioni aderenti o non al Controllo stesso.

C) *Trasporti in servizio cumulativo in transito sulle Ferrovie dello Stato.*

Per i trasporti da una ad altra Amministrazione concessa, in transito sulla rete dello Stato, le sopratasse di acceleramento tanto per il percorso sulle F. S., quanto, eventualmente, su quello dell'Amministrazione concessa destinataria, dovranno pure essere sempre riscosse a partenza e corrisposte alle F. S., secondo il caso, o a mezzo del Controllo Comune o con le contabilità di transito, ed analogamente provvederanno le ferrovie dello Stato per la corresponsione della quota spettante alla Amministrazione destinataria.

Le soprattasse riscosse dovranno sempre essere indicate sui documenti di trasporto, per norma dei competenti Controlli.

Le tasse di sosta maturatesi tanto in partenza quanto in arrivo per i trasporti di cui alle lettere *B*) e *C*) del presente punto dovranno essere incassate dalle stazioni mittenti, o destinatarie, per conto delle rispettive amministrazioni.

Le stazioni F. S. ne assumeranno debito nel quadro *A* del mod. Ci-445 e quelle delle ferrovie concesse secondo le modalità stabilite dalla propria amministrazione.

IX. — SCRITTURAZIONE E TASSAZIONE DEI TRASPORTI.

A) *In servizio interno.*

I trasporti militari in conto corrente devono avere una numerazione propria e cioè indipendente da tutti gli altri trasporti ordinari, e devono scritturarsi, sia in partenza, che in arrivo, nei separáti registri all'uopo in uso, con numero progressivo, mai duplicato, nè saltuario, onde evitare che qualche trasporto sfugga alla registrazione.

Alla fine di ogni quindicina detti trasporti sono da scritturarsi, con lo stesso ordine in cui vennero iscritti sui registri, nei riassunti speciali mod. Ci-429, che servono tanto per le spedizioni quanto per gli arrivi, intestandoli opportunamente colle indicazioni richieste dallo stampato.

La compilazione dei riassunti deve essere eseguita diligentemente in modo che gli estremi dei trasporti corrispondano esattamente alle scritturazioni sui registri senza alcuna omissione.

Si rammenta che il numero di registrazione va apposto non soltanto sui documenti di trasporto, ma anche sulle richieste di spedizione mod. 444.

I trasporti da e per la stazione di Cerignola, nonchè quelli da e per le stazioni delle linee Complementari sicule, sono da considerarsi in servizio interno e vanno perciò scritturati nei detti riassunti speciali mod. Ci-429.

I documenti di trasporto con le relative richieste Mod. 444 ed i riassunti (arrivi e spedizioni) Mod. Ci-429 sono sempre da trasmettersi al Controllo merci interno ed internazionale di Torino alle date stabilite dall'art. 40 delle Norme per il servizio contabile del Capo stazione.

Sulle lettere di vettura delle spedizioni militari in conto corrente le stazioni non devono esporre le tasse di porto (V. punto III) e per conseguenza non devono riscuoterle, nè assumerle a debito.

I trasporti suddetti non possono essere gravati di spese anticipate e di assegni.

Le tasse per manovre speciali, spinte, copertoni, pesature, gru, ecc., sono da indicarsi sui documenti di trasporto soltanto per le operazioni di spettanza del Controllo, senza esigerne il pagamento (V. punto III).

Per l'addebito delle tasse da riscuotersi dalle stazioni mittenti sui trasporti pei quali fu richiesto l'inoltro coi treni diretti od accelerati e per quelle di sosta o magazzinaggio, maturarsi sui trasporti in argomento, vedansi le modalità stabilite al punto VIII.

B) *Servizio cumulativo colle ferrovie concesse e coi laghi.*

I trasporti eseguiti in conto corrente da e per le ferrovie concesse e laghi, indicati nel prospetto Allegato n. 1 (gruppo *A*), devono essere considerati contabilmente *in affrancato* se diretti a stazioni delle ferrovie concesse od a scali lacuali, ed in *assegnato* se in provenienza dalle medesime. E' sufficiente per essi, la presentazione di un solo esemplare di lettera di vettura, cui va unita la relativa richiesta Mod. 444, essendo amministrazioni aderenti al Controllo comune di Firenze.

I trasporti invece da e per le ferrovie specificate all'Allegato n. 1 (gruppo *B*) sono ugualmente da considerarsi in *affrancato* se diretti a stazioni delle ferrovie concesse ed in *assegnato* se in provenienza dalle medesime, ma dovranno essere scortati da tante lettere di vettura quante sono le Amministrazioni interessate al trasporto, considerando come componenti una sola amministrazione le ferrovie dello Stato e quelle indicate al gruppo *A*) dell'Allegato n. 1, eventualmente interessate.

Per i trasporti destinati a stazioni delle ferrovie concesse non aderenti al Controllo suddetto (gruppo *B*) i transiti dovranno trasmettere al Controllo merci cumulativo di Firenze la lettera di vettura che porta allegata la richiesta Mod. 444, come indicato all'ultimo capoverso del punto II.

Quantunque i trasporti siano eseguiti in conto corrente, tuttavia, i transiti interni in contatto con le amministrazioni secondarie indicate al gruppo *B*, debbono stabilire ed esporre sui documenti di transito il credito spettante alle ferrovie concesse in base alle tariffe militari, tenendo presente le disposizioni del relativo Regolamento nonchè le norme delle Convenzioni per il servizio cumulativo con le singole amministrazioni.

Per la scritturazione dei trasporti, i transiti anzidetti, tanto per le spedizioni quanto per gli arrivi, dovranno regolarsi conformemente alle disposizioni in vigore.

I trasporti in partenza da stazioni delle amministrazioni tanto del gruppo *A* quanto del gruppo *B* dell'Allegato n. 1, dovranno essere scritturati dalle stazioni destinatarie nei registri e riassunti arrivi del servizio cumulativo italiano, però in gruppo a parte e per ordine alfabetico di stazione di partenza, sotto l'indicazione in carattere appariscente « *Trasporti militari in conto corrente* ».

I trasporti in partenza dalle stazioni F. S., dovranno essere scritturati negli ordinari registri e riassunti del ser-

vizio cumulativo italiano, promiscuamente coi trasporti ordinari e nella finca delle tasse dovrà risultare che il trasporto fu eseguito in conto corrente militare.

In quanto non sia diversamente disposto dal presente Ordine di Servizio, valgono le norme e condizioni del Regolamento pei trasporti militari edizione luglio 1911 e successive modificazioni, nonchè quelle in vigore per i trasporti del pubblico.

Sono abrogate tutte le disposizioni precedentemente emanate in merito ai trasporti militari in conto corrente.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

ALLEGATO N. 1.

GRUPPO A.

(*Amministrazioni aderenti al Controllo Comune di Firenze*)

Brescia-Iseo e Rovato-Iseo-Edolo con diramazione Bornato-Passirano Paderno
Cancello-Benevento
Castel Bolognese-Riolo dei Bagni
Imola-Fontana Elice
Lecce-Francavilla Fontana con diramazione Novoli-Nardò Cle
Nardò-Tricase-Maglie e Casarano-Gallipoli
Reggio Emilia-Ciano d'Enza con diramazione Barco-Montecchio
Orbetello-Porto S. Stefano
Società Veneta (esclusi i trasporti sul tronco Torrebelvicino-Schio-Arsiero, salvo quelli in partenza od in arrivo alla stazione di Arsiero)
Verona-Caprino-Garda
Rezzato-Vobarno
Soresina-Soncino
Terni-Ponte S. Giovanni-Umbertide
Complementari Sarde (escluso il servizio cumulativo ferroviario-marittimo col continente e con la Sicilia)
Ferrovia Padova-Piazzola e Piazzola-Carmignano di Brenta
Navigazione sul Lago d'Iseo.

GRUPPO B.

(*Amministrazioni non aderenti al Controllo Comune di Firenze*).

Bari-Locorotondo
Nord Milano
Reggio Emilia
Suzzara-Ferrara
Monza-Molteno-Oggiono
Grignasco-Coggiola
Ferrovia di Valle Brembana
Ferrovia di Valle Seriana
Sondrio-Tirano
Mandela-Subiaco
Santhià-Biella
Fano-Fermignano
Poggibonsi-Colle Val d'Elsa.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Ordine di servizio N. 4v

Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1924-925.

(Vedi ordine di servizio n. 4v-1923).

In relazione alla convenzione 25 marzo 1924 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-convitto municipale dei figli di agenti delle ferrovie dello Stato, ai quali l'Amministrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1924-25 si concederanno dei sussidi di istruzione allo scopo di facilitare la istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee, o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidi si riportano annesse al presente ordine di servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio per i propri figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

Oltre la quota di retta mensile a carico dell'agente, padre del convittore, di cui all'art 9, resta a carico di quest'ultimo anche la spesa per gli oggetti di cancelleria, per il sapone d'uso personale, per lucido da scarpe e affini.

Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1924-925.

Art. 1.

I sussidi d'istruzione, di cui al presente ordine di servizio, sono istituiti per mantenere agli studi presso il Collegio-convitto comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato *A*;

Capi stazione — Capi deposito — Capi gestione — Assistenti dei lavori — Disegnatori — Sotto capi — Commessi — Macchinisti — Capi squadra verificatori — Sor-

veglianti — Verificatori — Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da macchinista) — Conduttori capi — Conduttori principali.

In via eccezionale, e sempre senza alcun impegno da parte dell'Amministrazione, potranno essere prese in esame anche le domande per l'ammissione al Convitto comunale di Veroli di figli di agenti ferroviari rivestiti di una qualifica di grado 11° o superiore non compresa fra le suindicate.

Per le località che fossero provviste di scuole elementari complete od offrissero la possibilità agli agenti in esse residenti di fruire di permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidi d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola complementare.

Art. 2.

La concessione dei sussidi d'istruzione è assolutamente facoltativa, di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studi col beneficio del sussidio d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri candidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè i sussidi sono istituiti unicamente per porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata.

Art. 3.

Il numero dei sussidi conferibili per l'anno scolastico 1924-25 non potrà essere superiore a 100, come negli anni precedenti.

Il sussidio non potrà essere conferito contemporaneamente a più di due figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stesso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale*, e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidi agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente presenti, per via gerarchica, regolare domanda alla Sezione compartimentale da cui dipende, corredandola dei docu-

menti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare, ginnasiale o complementare) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

a) estratto di nascita del giovane, in carta da bollo, legalizzato dal presidente del Tribunale;

b) attestato degli studi fatti, comprovante l'idoneità alla classe cui il giovane aspira;

c) attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli undici anni;

d) dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

e) dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B* con cui il medesimo:

1° si obbliga di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè alle successive sostituzioni dei capi di esso corredo logorati dall'uso;

2° autorizza l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'art. 9;

3° certifica di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente ordine di servizio, che disciplinano l'ammissione del beneficio di cui trattasi tanto rispetto ai rapporti ed agli impegni che viene a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d'istruzione e si obbliga a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il certificato di cui alla lettera *c*), in carta libera, dovrà essere vidimato dal Sindaco del comune in cui risiede il ricorrente ed autenticato dal Prefetto, a sensi dell'art. 13, comma 3°, del regolamento per gli esami nelle scuole medie ed elementari approvato con R. decreto 13 ottobre 1904, n. 598.

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d*) dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al riparto ove risiede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1923-24, basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d*) ed *e*) e dall'attestato di rivaccinazione di cui al punto *c*), se il giovane ha superato gli anni 11.

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dai prescritti documenti indicando quale di esse debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 10 settembre 1924.

Art. 5.

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Sezione compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà d'urgenza alla Direzione generale, Servizio Personale ed affari generali, mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire sulla scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali, ad esempio, i titoli di benemerenza per anzianità e precedenti di servizio del richiedente: le condizioni di famiglia, avendo speciale riguardo al numero dei figli, cui il richiedente deve provvedere; le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente, le previsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo trasloco, ecc.

Le domande, completate come sopra, dovranno pervenire al Servizio Personale ed affari generali non più tardi del 15 settembre 1924.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione generale che comunicherà in tempo utile alla Sezione compartimentale l'elenco degli aspiranti prescelti.

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età:

a) non meno di 6 anni e non più di 8, per la prima classe del corso elementare;

b) non più di 13 per la prima classe del corso ginnasiale o scuola complementare con annesso corso di integrazione;

(con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso).

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il Collegio convitto comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, o le scuole elementari comunali, o il Regio ginnasio o la scuola complementare.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedentemente in istituti privati o soto la vigilanza paterna, dovranno subire, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, ove non ostino le disposizioni delle leggi e dei regolamenti scolastici, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati a quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando le famiglie, da preavvisarsi all'uopo, vi siano consenzienti.

I giovani provenienti dalle scuole regie o pareggiate saranno inseritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti, o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamentari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno o dall'Istituto stesso alla località di residenza dell'agente.

In seguito ad accordi intervenuti fra la Direzione del Collegio e la Ditta esercente il servizio automobilistico Frosinone Stazione-Veroli, la tariffa per il trasporto degli alunni sulla detta linea viene ridotta da L. 6 a L. 4.

Art. 9.

La retta mensile dovuta al Collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di L. 150, delle quali L. 60 sono a carico dell'agente, padre dell'alunno, e L. 90 stanno a carico dell'Amministrazione e rappresentano il sussidio di istruzione da essa accordato all'agente a favore di ciascun figlio.

L'ammontare delle integrali rette mensili di L. 150 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria, la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (L. 60 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui competenze.

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministra-

zione all'Istituto *in quattro rate trimestrali anticipate,* di cui la prima al 1° ottobre; la seconda al 1° gennaio; la terza al 1° aprile e la quarta al 1° luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente.*

Ne consegue che tali trattenute mensili di L. 60 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno decorribili* dalle competenze di ottobre e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione di guisa che, per ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di L. 60 l'una.

Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di L. 150 si intende dovuto al Collegio per l'intero periodo di 12 mesi, decorribili dalla data dell'apertura dell'anno scolastico (1° ottobre), compresovi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio; e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di sè l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali, intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale, nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticipatamente dall'Amministrazione, la quale quindi continuerà a praticare la ritenuta mensile di L. 60 a carico dell'agente.

Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico, per il quale fu conferito il sussidio, l'alunno fosse espulso dal Collegio o venisse a morire, ovvero l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sussidio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o la di lui destituzione, o la di lui morte, o, per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla soppressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di L. 150 si intenderebbe

solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata fosse già stata pagata, e le ritenute mensili verrebbero quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale facente carico all'agente.

Parimenti, nel caso in cui la famiglia ritirasse definitivamente presso di sè l'alunno, si intenderà dovuto il pagamento della retta mensile di L. 150 (e si faranno le corrispondenti ritenute all'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dell'anno scolastico (dal 1° ottobre al 30 maggio). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente, e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuta (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente), oltre che il pagamento della rata riferentesi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile, di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, padre dell'alunno, le spese per il pagamento delle tasse scolastiche a norma dei regolamenti scolastici in vigore per le scuole secondarie classiche e complementari governative. Quanto alla istruzione elementare, intesa come gratuita, resta a carico dell'agente il pagamento della eventuale tassa che fosse stabilita da disposizioni legislative o regolamentari.

Devono pure rimanere a carico dell'agente le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto di libri di testo;

2° per acquisto di medicinali;

3° per risarcimento dei danni eventualmente arrecati dall'alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili ed alla proprietà in genere dell'Istituto.

A tale scopo l'agente dovrà tenere un deposito a conto corrente di L. 50, da rinnovarsi quando ve ne sarà bisogno.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno, onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente con le famiglie, giacchè l'Amministrazione ferroviaria, per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio di istruzione, pari a L. 90 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Convitto le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura, e rammendatura dei capi di corredo, biancheria personale e da letto, maglie ed abiti) — per assistenza medica e per speciale regime dietetico (esclusi i medicinali) prescritto in caso di malattia — per il lume ed il servizio.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con un pagliericcio, un materasso con crine vegetale, un guanciale di bambagia, nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo, un armadietto o cassettone, due seggiole ed un attacapanni.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato vi concorre con la somma fissa annua di L. 3000.

Art. 14.

Gli effetti di corredo di cui debbono esser provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unico elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbligo non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso: essendochè al Collegio incombe solamente l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio, *a spese della famiglia*, di due tuniche.

Per la fornitura di queste, come pure per le due uniformi di cui al citato allegato *C*, le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, com'è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale, da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure, ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio, non provvisto al completo del prescritto corredo, potrebbe essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno diritto gli alunni, ammessi al collegio di Veroli col beneficio del sussidio di istruzione, consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1° — *Colazione* — Caffè-latte e pane;

2° — *Pranzo* — Minestra, pietanza con contorno, frutta, pane a volontà e vino;

3° — *Cena* — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane a volontà e vino.

Il Collegio non applicherà per punizione alcuna diminuzione di cibo (esclusa sempre ogni diminuzione di minestra e pane) se non nei casi contemplati dal regolamento disciplinare del Collegio.

Art. 16.

Indipendentemente dalla visita che ogni alunno prima dell'ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia, per il rilascio del certificato, di cui alla lettera *d*) dell'art. 4, rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel Collegio, sia ogni qualvolta vi tornino dopo essere stati, anche per poco tempo, presso la loro famiglia per malattia, ovvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subire una visita sanitaria da parte del medico del Collegio.

Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essere *temporaneamente sospeso o definitivamente soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della Direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio, o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d'istruzione, da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa retta sarà a totale carico della famiglia, proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione definitiva del sussidio nei seguenti casi:

1° quando l'alunno, per demeriti disciplinari, di studio o di qualsiasi altro genere incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio;

2° di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore e sempre, in ogni modo, ove si tratti di alunno ripetente;

3° quando l'agente, fruente del sussidio, sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di personale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo, o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso, ma anche oltre l'anno stesso.

Di massima però nei casi previsti al n. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso, subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'Amministrazione ferroviaria informerà tosto i parenti del giovane.

Art. 18.

A maggiore incremento della disciplina degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà, come nei decorsi anni, alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

Un primo premio di L. 150 ed un secondo premio di L. 100, intestati al nome dell'alunno Fulvio Innamorati, morto il 10 giugno 1919 nel Convitto di Veroli, verranno inoltre concessi anche quest'anno ai 2 migliori alunni che frequenteranno la scuola ginnasiale o la scuola complementare.

N. B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo regolamento organico) non sono applicabili agli alunni sussidiati.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 4r-1924.*

ELENCO

delle località in cui agenti delle categorie prestabilite possono concorrere al conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel Collegio di Veroli.

Linea Pisa-Roma.

Rosignano — Vada — Cecina — Bibbona — Casale — Bolgheri — Castagneto Carducci — S. Vincenzo — Campiglia Marittima — Vignale Riotorto — Follonica — Scarlino — Gavorrano — Giuncarico — Montepescali — Rispescia — Alberese — Talamone — Albenga — Orbetello — Capalbio — Chiarone — Montalto di Castro — Tarquinia — S. Marinella — S. Severa — Furbara — Palo Cervetri — Palidoro — Maccarese — Ponte Galera.

Linea Pisa-Cecina-Volterra.

Colle Salvetti Fauglia — Orciano — Santa Luce — Castellina Marittima — Cecina — Ripardella — Casino di Terra — Ponte Ginori.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Fiumicino.

Linea Campiglia-Piombino.

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio di Piombino — Piombino.

Linea Empoli-Chiusi.

Poggibonsi — Asciano — Rapolano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Chianciano.

Linea Asciano-Grosseto.

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri Montalcino — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico Grossetano — Roccastrada — Sticciano.

Linea Aulla-Monzone.

Aulla — Pallerone — Serricciolo — Fivizzano Rometta Soliera — Fivizzano Gassano — Gragnola — Monzone Monte dei Bianchi Isolano.

Linea Attigliano-Viterbo.

Sipicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

Linea Viterbo-Capranica-Sutri-Roma.

S. Martino al Cimino — Tre Croci — Vetralla — Barbarano Romano — Capranica Sutri — Bassano di Sutri — Oriolo Veiano — Manziana — Canale Monterano — Bracciano — Vigna di Valle — Crocicchie — Anguillara — Cesano — La Storta — Formello.

Linea Ronciglione-Capranica Sutri.

Ronciglione — Madonna del Piano.

Linea Orte-Terni.

Nera Montoro — Narni — Amelia.

Linea Roma-Chiusi.

Settebagni — Monte Rotondo — Mentana — Fara Sabina — Poggio Mirteto — Stimigliano — Civitacastellana Magliano — Gallese — Orte — Bassano in Teverina — Attigliano — Alviano — Castiglione in Teverina — Baschi — Allerona — Ficulle — Città della Pieve — Chiusi — Bagni di Chianciano.

Linea Roma-Napoli.

Ciampino — Montecompatri Colonna — Zagarolo — Palestrina — Labico — Valmontone — Segni Paliano — Anagni — Sgurgola — Morolo — Ferentino Supino — Ceccano — Castro Pofi Vallecorsa Ceprano — Isoletta S. Giovanni Incarico — Roccasecca — Aquino Castrocelo — Pontecorvo — Cassino — Rocca d'Evandro — Mignano — Tora Presenzano — Caianello Vairano — Riardo Pietramelara — Pignataro.

Linea Roma-Terracina.

Pavona — Cecchina — Lanuvio — Giulianello Roccamassima — Cori — Torretta Corana — Norma Ninfa — Sermoneta Bassiano — Riano — Sezze Romano — Piperno — Sonnino — Frasso — Terracina.

Linea Roma-Albano Laziale-Cecchina-Nettuno.

Marino Laziale — Villini-Castel Gandolfo — Albano Laziale — Carroceto — Anzio — Nettuno.

Linea Roccasecca-Avezzano.

Arce — Fontana Liri — Arpino — Isola Liri — Sora — Balsorano — San Vincenzo-Valle Roveto — Civita d'Antino-Morino — Civitella Roveto — Capistrello.

Linea Sparanise-Gaeta.

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — Cellole Fasani — Castelforte — SS. Cosma e Damiano — Minturno — Formia.

Linea Velletri-Segni-Paliano.

Lariano — Artena Valmontone.

Linea Caianello-Isernia.

Presenzano — Sesto Campano — Capriati a Volturno — Venafro — Rocca Ravindola — Monteroduni Macchia — S. Agapito Longano.

Linea Cancello-Benevento.

Montoro-Forino — Solofra — Serino.

Linea Rocchetta S. Antonio-Avellino.

Rocchetta S. Antonio — Pisciolo — Monteverde — Aquilonia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri Pesco Pagano Cairano — Conza Andretta — Morra Irpino — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella — Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano S. Mango — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise Candida — Salza Irpina.

Linea Napoli-Brindisi.

Montecorvino — Eboli-Campagna — Persano — Contursi-Sicignano — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri-Salvitelle — Balvano-Ricigliano — Bella Muro — Baragiano — Picerno — Tito Vaglio di Basilicata — Brindisi Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore P. — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina P. M. Pisticci — Bernalda — Ginosa — Chiatona — Monteiasi M. — Grottaglie — Francavilla Fontana-Oria — Latiano — Mesagne.

Linea Salerno-Mercato Sanseverino.

Fratte — Pellezzano — Baronisi — Fisciano.

Linea Battipaglia-Reggio.

Battipaglia — S. Nicola Varco — Albanella — Capaccio R. — Pesto — Ogliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino-Omignano — Castelnuovo Vallo — Casal Velino — Ascea — Pisciotta — San Mauro L. — Centola — Celle di Bulgheria R. — Torre Orsaia — Policastro di G. — Capitello — Vibonati — Sapri — Acquafredda-Maratea — Marina di Maratea — Praia di A. T.-S. Nicola Arcella — Scalea — Verbicaro O. — Grisolia C. — Cirella M.-Diamante — Belvedere M. — Capo Bonifati — Cetraro — Acquappesa —Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucido Marina — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte C. — Amantea — Serra A. — Nocera T.-Falerna — Santa Eufemia M. — Santa Eufemia B. — S. Pietro a Maida M. — Curinga — Francavilla Angitola — Pizzo — Monteleone P. S. V. — Briatico — Parghelia — Tropea — Ricadi — Joppolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T.-Palmi — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Villa S. Giovanni — Catona — Gallico — Archi Reggio.

Linea S. Eufemia-Catanzaro M.

S. Biase — Nicastro — Feroleto A. P. — Marcellinara — Settingiano — Corace.

Linea Sicignano-Lagonegro.

Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sala Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano — Casalbuono — Lagonegro.

Linea Metaponto-Reggio.

Metaponto — S. Basilio Pisticci — Montalbano Jonico — Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M. Giordano — Roseto C. S. — Amendolara O. — Trebisacce — Torre Cerchiara — Sibari — Corigliano C. — Rossano — Mirto Crosia — S. Giacomo C. — Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Isola Capo Rizzuto — Cutro — S. Leonardo di Cutro — Rocca Bernarda — Botricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro Marino — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S. Andrea del J. — Badolato — Santa Caterina Jonica — Guardavalle — Monasterace — Riace — Caulo-

nia — Roccella J. Gioiosa Jonica — Siderno N. — Gerace — Santo Ilario del J. — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Condofuri — Melito P. S. — Saline R. — Lazzaro — Pellaro — S. Gregorio.

Linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Cassano all'Jonio — Spezzano Albanese — Tarsia — S. Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisignano — Montalto Rose — Castiglion Cosentino — Pedace — Pietrafitta.

Linea Cosenza-Paola.

Rende-S. Fili — Falconara Albanese — S. Lucido.

Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli.

Cattolica S. G. — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedasò — Cupramarittima — Grottammare — Sambenedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto C. — Giulianova — Montepagano Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellammare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Tollo Canosa Sannita — Ortona — S. Vito Lanciano — Fossacesia — Torino di Sangro — Casalbordino — Lebba — Vasto — S. Salvo — Montenero Petacciato — Termoli — Campomarino — Chieuti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Rignano Garganico — Arpi — Incoronata — Ortanova — Stornara — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito-Bitonto — Noicattaro — Mola di Bari — Cisternino — Ostuni — Carovigno — Serranova — S. Vito dei Normanni — Tuturano — San Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatina — Galatone — Nardò Centrale — San Nicola — Alezio.

Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.

Monteprandone — Monsampolo di T. — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama — Marino del Tronto.

Linea Giulianova-Teramo.

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto Canzano.

Linea Castellammare-Sulmona.

Manoppello — Alanno — San Valentino Caramanico — Torre dei Passeri — Tocco Castiglione — Bussi — Popoli — Pentima — Pratola Peligna.

Linea Sulmona-Terni.

Raiano — Molina — Acciano — Beffi — Fontecchio — Fognano Campano — S. Demetrio de' Vestini — Paganica — Sassa Tornimparte — Vigliano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco B. V. — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

Linea Zollino-Otranto.

Corigliano d'O. — Maglie — Bagnolo — Otranto.

Linea Foggia-Potenza.

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castel Lagopesole — Pietragalla — Avigliano.

Linea Rocchetta-Spinazzola.

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo San Gervasio M. — Spinazzola.

Linea Sulmona-Isernia.

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano — Chiauci — Carovilli — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Castel di Sangro — Montenero Valcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccaraso — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano — Pettorano sul Gizio.

Linea Isernia-Campobasso.

Guardiaregia — Campochiaro — S. Polo Matese — Boiano — San Massimo — Cantalupo S. — S. Angelo in Grotte.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle.

Poggio Orsini G. — Casale d'Altamura — Santeramo.

Linea Foggia-Manfredonia.

Amendola — Candelaro — Manfredonia.

Linea Bari-Taranto.

Modugno — Bitetto P. C. — Grumo A. — Acquaviva — San Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

Linea Barletta-Spinazzola.

Canne — Canosa — Minervino — Acquatetta.

Linea Napoli-Benevento-Foggia.

Frasso T. Dugenta — Amorosi — Telese — Solopaca — San Lorenzo Maggiore — Ponte Casalduni — Vitulano — Paduli sul C. — Apice S. Arcangelo — Montecalvo B. — Ariano P. — Pianerottolo d'Arliano — Savignano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Cervaro

Linea Benevento-Campobasso-Termoli.

Pietrelcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — Santa Croce del Sannio — Sepino — San Giuliano del Sannio — Vinchiaturo — Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagnano S. G. — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni San Elia — Bonefro Santa Croce — Casacalenda G. — Ururi Rotello — San Martino in Pensilis — Guglionesi Portocannone.

Linea Canicattì-Licata.

Delia — Campobello R. — Favarotta — S. Oliva.

Linea Siracusa-Noto-Licata.

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri.

Linea Valsavoia-Caltagirone.

Leone — Fildidonna-Militello — Mineo — Vinizzi L. — Grammichele.

Linea Termini Imerese-Messina.

Buonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — Tusa — San Stefano di Camastra — Caronia — S. Fratello Acquedolci — S. Agata di Militello — S. Marco d'Aluzio T. — Zappulla — Naso Capo d'Orlando — Brolo Ficarra — Piraino S. A. —

Gioiosa M. — S. Giorgio — Olivieri T. — Falcone Castroreale N. F. — Castroreale Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia Rocca Valdina S. T. — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso.

Linea Palermo-Porto Empedocle.

Cerda — Sciara A. — Causo — Montemaggiore B. — Roccapalumba A. — Lercara B. — Castronuovo S. — Cammarata — Acquaviva C. — Sutera— Campofranco — Comitini — Aragona Caldare.

Linea Roccapalumba-S. Caterina Xirbi.

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Marianopoli — Mimiani S. C. — S. Caterina X.

Linea S. Caterina Xirbi-P. Empedocle.

Castrofilippo — Rocalmuto — Grotte — Comitini Z.

Linea Palermo-Marsala-Trapani.

Capaci — Carini — Cinisi T. — Lo Zucco M. L. — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Petrosino — Ragattisi — Marausa — Paceco.

Linea S. Caterina Xirbi-Catania.

Imera — Villarosa — Castrogiovanni C. — Leonforte — Assoro — Raddusa A. — Saraceni Catenanuova C. — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta S. A. — S. Martino Piana — Bicocca.

Linea Cagliari-Golfo Aranci.

Elmas — Assemini — Decimomannu — Villasor — Serramanna M. — Samussi S. — Sauluri Stato — S. Gavino — Pabillonis — Uras M. — Marrubin — Simaxis — Solarussa — Bauladu — Paulilatino — Abbasanta — Borore — Campeda — Giave — Torralba — Mores — Chilivani — Fraigas — Berchidda — Monti — Enas — Marinella.

Decimomannu-Monteponi.

Siliqua — Villamassargia D. — Cabitza — Monteponi.

Chilivani-Portotorres.

Scala di Giocca — Tissi Usini — Caniga — Sant'Orsola — San Giorgio — San Giovanni.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 4v-1924.*

Io sottoscritto (1) . residente a riferendomi alla mia istanza del diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa ed a termini dell'art. 4 dell'ordine di servizio n. 4v 1924 la presente dichiarazione colla quale intendo:

1° Di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione del corredo prescritto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione: nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso;

2° Di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie competenze una ritenuta mensile di L. 60 pari all'importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per l'intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre;

3° Di formalmente certificare che posseggo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato ordine di servizio che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d'istruzione, tanto rispetto ai rapporti e agli impegni, che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

(Data e firma).

---

(1) **Qualifica** nome e cognome.
(2) Nome.

Allegato **C** *all'ordine di servizio N. 4v-1924.*

ELENCO

degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittendi al Collegio convitto di Veroli col beneficio del sussidio di istruzione.

N. 4 Lenzuola.
» 2 Sovracoperte bianche.
» 3 Foderette.
» 7 Camicie bianche di cui 5 per il giorno e 2 per la notte.
» 5 Paia di mutande.
» 2 Camicie di flanella o maglie.
» 8 Paia di calze.
» 6 Fazzoletti bianchi.
» 6 Fazzoletti colorati.
» 6 Solini.
» 3 Asciugamani.
» 3 Tovaglioli.
» 3 Paia di scarpe.
» 2 Uniformi.
» 1 Cappotto.
» 1 Posata di pakfond.
» 1 Ombrello.
» - Pettini e spazzole per esclusivo uso personale.
» - Coperte secondo stagione.

Comunicazioni.

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Costruzione di tre case di abitazione in stazione di Anversa. Scanno per alloggio degli addetti alla Centrale del Sagittario	L. P.	Ore 12 dell'11 agosto 1924	550.000	Ufficio Costruzioni Idroelettriche di Anversa
Costruzione di una cabina di sezionamento a Cocullo di tre posti telefonici a Goriano. Prezza ed Anversa e della palificazione a Cocullo Goriano, Prezza ed Anversa	L. P.	Ore 16 del 14 agosto 1924	150.000	Ufficio Elettrificazione Roma
Palificazione fuori sede ferroviaria per sostegno di condutture elettriche primarie e secondarie rispettivamente tra Pescina ed Anversa-Scanno e fra Cocullo ed Anversa Scanno	L. P.	Ore 16 del 14 agosto 1924	310.000	Ufficio Elettrificazione Roma
Lavori murari di completamento dei magazzini e piani caricatori coperti per le merci ordinarie; del fabbricato per il reparto merci nazionali; del fabbricato per entrata, uscita e visita dei pacchi soggetti a dogana e posa in opera dei serramenti in ferro nei magazzini e fabbricati suddetti della nuova dogana allo scalo merci a P. V. di Milano - Via Farini	L. P.	Ore 15 del 13 agosto 1924	350.000	Sezione Lavori speciale Milano
Lavori relativi alla fornitura e carico sui vagoni di materie ghiaiose del Torrente Torre presso Buttrio	L. P.	Ore 18 del 28 luglio 1924	200.000	Sezione Lavori Udine

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

		MATERIALE DA FORNIRSI	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
Q.li	260	Filo di ferro ordinario, ricotto, crudo e ramato	L. P.	28-7-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
—	—	Piastrine d'armamento (trasformazione)	L. P.	29-7-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
—	—	Guide di ormeggio per scambi aerei di T. E.	L. P.	29-7-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
—	—	Accessori per banchi di carica degli accumulatori elettrici	L. P.	29-7-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
N.°	300	Tubi di gomma e tela con spirale di ferro incorporata per lavaggio a caldo delle caldaie	L. P.	29-7-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
Tonn.	30	Sevo colato	L. P.	30-7-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
N.°	8750	Parti metalliche per isolatori di trazione elettrica	L. P.	5-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
Kg.	26.000	Filo di ottone crudo	L. P.	5-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
—	—	Maschi a filettare per caldaie di locomotive	L. P.	30-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
Kg.	15.000	Vernici diverse per la coloritura delle carrozze	L. P.	6-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
N.°	48	Materassini di amianto da cm. 20 × 30 - cm. 50 × 70 - cm. 90 × 110	T. P.	2-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
N.°	300	Lamiere di ferro zincato . .	T. P.	3-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma

Il Direttore Generale:

ODDONE.

SENTENZA

Contratto di trasporto - Furto - Forza maggiore.

Ricorre il caso di forza maggiore e deve quindi essere esonerata da responsabilità l'Amministrazione se le cose oggetto del trasporto siano state sottratte da una banda di ladri a cui invano gli agenti ferroviari abbiano tentato di resistere.

CORTE D'APPELLO DI MILANO (5 giugno 1924). Ferrovie Stato contro Camisasca.

Omissis.

Ritenuta in fatto quanto segue: il Camisasca conveniva avanti il Tribunale di Monza le Ferrovie Stato, per ottenerle condannate al pagamento di L. 1665.51 per un ammanco di merce riscontrato su di una spedizione a lui diretta nel novembre 1921, da Chiari. Nel giudizio l'Amministrazione Ferrovie Stato apponeva la propria irresponsabilità per essere il lamentato ammanco stato causato da un caso di forza maggiore (assalto al treno da parte di una banda di ladri) ed all'uopo dedusse diversi capi di prova per testi tendenti a lumeggiare i fatti. Il Tribunale con l'appellata sentenza non ritenne che nella specie concorressero gli estremi del caso di forza maggiore *ed accolse le attrici domande.*

Appellavano le Ferrovie Stato ed osservano che la prova in questa sede completata deve essere ammessa contenendo gli estremi della forza maggiore.

Resiste all'appello il Camisasca, ed osserva che detta prova non può essere ammessa, perchè malgrado i fatti che si propongono a provare, non è esclusa l'imprudenza delle Ferrovie dello Stato, l'insufficiente vigilanza ed azione del personale.

Diritto.

Considerato in diritto quanto segue: la prova, come completata delle Ferrovie dello Stato in questa sede, deve essere ammessa perchè pertinente ed influente sulla ragione del decidere. Infatti si accenna nei capitoli: ed una *squadra di malviventi,* soverchianti per numero e mezzi il personale di scorta; a minaccie, a resistenza del personale che non sarebbe rimasto inattivo, ad immediato avviso dato ai RR. CC., inseguimento dei ladri, ricupero parziale della refurtiva; concorso dei mezzi normali di sicurezza; presenza di una regolare scorta al treno. Tutte circostanze queste che, ad avviso di questa Corte, già manifestato con ripetute sentenze, possono essere prese in considerazione, come elementi costitutivi del caso di forza maggiore. Dato lo stato della causa è conveniente che il giudizio delle spese di questo appello sia riservato al definitivo.

Anno XVII - N. 32 **7 Agosto 1924**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1094) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Errata-corrige.

Nell'*errata-corrige* pubblicata nella prima parte del *Bollettino ufficiale* n. 24-1924, a pag. 437, relativa al R. decreto 23 maggio 1924, n. 869, là dove dice: *quart'ultimo capoverso,* deve leggersi: *terz'ultimo capoverso* (1).

Il R. decreto-legge inserito nel *Boll. Uff.* n. 31-1924, a pag. 445, deve ritenersi come non pubblicato.

R. Decreto-legge 23 *maggio* 1924, *n.* 953, *riguardante lo stanziamento di un fondo di L.* 45,000,000 *per speciali lavori ferroviari sulle linee dei compartimenti di Venezia e Trieste* (2).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta dei Nostri Ministri Segretari di Stato per i lavori pubblici e per le finanze, di concerto col Ministro per le comunicazioni;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' autorizzata la spesa straordinaria di L. 45,000,000 al fine di provvedere all'esecuzione di speciali lavori di carattere patrimoniale su alcune linee e stazioni dei compartimenti ferroviari di Venezia e di Trieste.

La somma anzidetta sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici in ragione

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 5 agosto 1924, n. 184.

---

(2) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 23 giugno 1924, n. 146.

---

di L. 9,000,000 per ciascuno dei cinque esercizi dal 1924-25 al 1928-29.

Il Ministero delle finanze provvederà mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme che riterrà più opportuni ai fondi occorrenti per lo stanziamento di cui sopra, nonchè ad introdurre in bilancio le variazioni conseguenti alla suindicata autorizzazione di spesa.

Art. 2.

All'esecuzione dei lavori di cui trattasi provvederà l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con le modalità e norme che essa segue per i lavori ferroviari di carattere patrimoniale. Il Ministero dei lavori pubblici provvederà in analogia a quanto è disposto dall'art. 78 del R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, a rimborsare l'Amministrazione ferroviaria delle spese all'uopo anticipate.

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 maggio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CARNAZZA — DE' STEFANI — CIANO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

NORME E TABELLE *per l'applicazione dell'art. 11 del R. decreto Legge 23 maggio 1924, n. 995, relativo alla sistemazione del trattamento di quiescenza per il personale delle ex gestioni austriache.*

Approvate da S. E. il Ministro con decreto 25 luglio 1924, n. 421.

Per gli agenti provenienti dalle ex gestioni austriache inscritti ai rispettivi fondi di previdenza e in servizio al 1° marzo 1924, i pagamenti di ritenute arretrate e i contributi per riconoscimenti o riscatti, oltrechè nei modi previsti all'art. 1 del R. decreto 7 dicembre 1923, n. 2590, possono effettuarsi anche mediante ammortamento assicurativo: e ciò tanto nei riguardi del fondo pensioni, quanto nei riguardi dell'Opera di previdenza.

Ricuperi di ritenute obbligatorie.

Per il fondo pensioni si tratta del ricupero delle differenze di ritenute maturate nel periodo 1° marzo 1920-29 febbraio 1924. *Per l'Opera di previdenza* si tratta del ricupero delle ritenute a cui gli agenti non sono stati assoggettati nello stesso periodo.

Per gli agenti che al 1° marzo 1924 avevano già oltrepassato i 52 anni se rivestenti qualifiche di servizio attivo o i 57 se rivestenti qualifiche sedentarie il pagamento sarà sempre fatto unicamente nei modi e nei limiti di tempo previsti all'art. 1 del R. decreto 7 dicembre 1923 n. 2590, iniziando le trattenute mensili dal mese di ottobre 1924.

Per gli agenti che al 1° marzo 1924 non avevano ancora compiuto l'età di cui al precedente capoverso, il ricupero sarà sempre effettuato mediante l'ammortamento assicurativo.

Per quelli di tali agenti che siano ancora in servizio al 1° ottobre 1924, da tale data sarà stabilita la decorrenza dell'ammortamento e le rate relative cominceranno ad essere trattenute coi ruoli di ottobre 1924.

Per quelli di tali agenti che siano cessati dal servizio successivamente al 1° marzo ma anteriormente al 1° ottobre 1924, la decorrenza dell'ammortamento sarà considerata dal 1° marzo 1924, le rate saranno stabilite in relazione all'età a tale data e l'ammortamento sarà considerato compiuto col pagamento delle rate maturate fino alla data dell'esonero. L'importo di tali rate sarà ritenuto sulle pensioni o sui sussidi per una volta.

Si ricorda che i ricuperi di ritenute, tanto per il fondo

pensioni, quanto per l'Opera di previdenza debbono in genere computarsi per l'intiero quadriennio sullo stipendio virtuale al 29 febbraio 1924 colla diminuzione di cui l'art. 14 del decreto 6 dicembre 1923, n. 2651 (modificata come alla circolare PAG. n. 3716-52000 del 27 maggio 1924). Solo nei casi in cui le nuove tabelle rechino aumento rispetto alle preesistenti, il computo si farà sugli stipendi virtuali attribuiti agli effetti dell'inquadramento, durante il quadriennio.

Ritenute per riconoscimenti e riscatti.

Per il fondo pensioni si tratta delle somme da pagarsi dagli agenti che chiedano il riconoscimento di servizi precedenti, in aggiunta a quelli che sono riconosciuti senz'altro a norma del punto *a)* dell'art. 6 del decreto.

Per l'Opera di previdenza si tratta delle somme da pagarsi dagli agenti che chiedano di rendere utile agli effetti dell'indennità di buonuscita, la durata del proprio servizio cadente nel periodo fra il 1° luglio 1912 e il 29 febbraio 1920.

È da notarsi che, mentre i riconoscimenti nei riguardi del fondo pensioni possono venir domandati in qualunque momento durante il servizio ed anche entro novanta giorni dall'esonero, invece i riscatti agli effetti della buonuscita dell'Opera di previdenza non possono essere richiesti che entro sei mesi dalla data di pubblicazione del R. decreto-legge numero 995, cioè entro il 31 dicembre 1924.

Per gli agenti che alla data di accettazione del conto abbiano già oltrepassato l'età di 52 anni se rivestenti qualifiche di servizio attivo o di 57 se rivestenti qualifiche sedentarie, il pagamento sarà sempre fatto nei modi e nei limiti di tempo previsti dall'art. 1 del R decreto 7 dicembre 1923, numero 2590.

Quegli agenti che alla data medesima non abbiano ancora compiuto l'età di cui al precedente capoverso potranno scegliere fra il suddetto modo di pagamento e l'ammortamento assicurativo facendone espressa dichiarazione nell'accettare il conto della somma da pagarsi. La concessione dell'ammortamento assicurativo è però subordinata alla condizione che alla data di decorrenza dell'ammortamento l'agente sia tuttora in servizio e non abbia in corso pratiche o malattie da cui possa derivare esonero anticipato rispetto ai limiti minimi suddetti.

Nella determinazione del debito di ogni agente per riconoscimenti di fondo pensioni, i riscatti di servizi anteriori all'iscrizione ai fondi di previdenza, che fossero già stati accordati dalle cessate amministrazioni o dalle stesse ferrovie dello Stato in base alle norme degli istituti di previdenza di provenienza, saranno riformati in quanto alla durata del pe-

riodo riconosciuto e in quanto al prezzo del riconoscimento, alle condizioni di cui l'art. 1 del decreto 7 dicembre 1923, n. 2590. L'importo totale dovuto per i nuovi riconoscimenti di fondo pensioni e per quelli precedentemente concessi e ora riformati, sarà diminuito dell'importo pagato per i riconoscimenti concessi precedentemente.

Decorrenze deg ammortamenti

Mentre per le ritenute obbligatorie le decorrenze degli ammortamenti sono prestabilite, per ciascuna di quelle derivanti da domande degli agenti le decorrenze dipenderanno dalla data di accettazione del conto della somma da pagarsi. A cura degli uffici da cui gli agenti dipendono sarà provveduto ad iniziare tali ultime ritenute coi ruoli del mese successivo a quello in cui sarà avvenuta l'accettazione del conto.

Valutazione dell età alle decorrenze degli ammortamenti.

Agli effetti della determinazione delle rate mensili da pagarsi, l'età degli agenti alla data di decorrenza di ogni singolo ammortamento sarà arrotondata all'età intiera inferiore se questa è superata per non più di sei mesi; in caso contrario sarà arrotondata all'età intiera superiore.

Termine del pagamento delle rat di ammortamento.

Per quei pagamenti pei quali sia stato adottato l'ammortamento assicurativo, in caso di morte o di cessazione dal servizio successiva alla decorrenza e anteriore al termine dell'ammortamento, questo sarà considerato come compiuto col pagamento delle rate maturate. Salvo i suddetti casi di premorienza o di precedente cessazione dal servizio, la ritenuta delle rate di ammortamento, anche in caso di ulteriore conservazione in servizio, sarà praticata per l'ultima volta coi ruoli del mese in cui l'agente, secondo i casi, compirà il 55° o il 60° anno di età.

Cambiamenti d qualifiche attiv a sedentarie viceversa.

Qualora l'agente iniziasse l'ammortamento mentre si trova in una qualifica di servizio attivo (limite minimo anni 55) e passasse poi a una qualifica di servizio sedentario (limite minimo anni 60), manterrà invariate le rate e cesserà i pagamenti al compimento del 55° anno, come se il cambiamento di qualifica non fosse avvenuto. Nel caso contrario, cioè di passaggio da qualifica sedentaria a qualifica di servizio attivo, manterrà ugualmente invariate le rate, continuando però a pagarle fino alla cessazione del servizio se questa avvenga prima del 60° anno, o in caso diverso fino al compimento del 60° anno.

Ricupero di rate di ammortamento in caso d'interruzione di servizio.

Nei casi di interruzione di servizio senza corresponsione dello stipendio, alla ripresa del servizio le rate dei diversi ammortamenti in corso saranno ritenute in misura doppia per tanti mesi, quante saranno le mensilità da ricuperarsi.

Qualora l'agente cessi definitivamente dal servizio durante un periodo di interruzione senza stipendio o, dopo la ripresa del servizio, prima di aver completato il ricupero di cui al punto precedente, le rate degli ammortamenti relativi al fondo pensioni non ancora recuperate saranno ritenute su altrettante mensilità della pensione o, in caso di liquidazione di sussidio, in una sola volta sul medesimo: quelle degli ammortamenti relativi all'Opera di previdenza saranno ritenute in una sola volta sulla buonuscita.

Avventizi assunti nelle nuove provincie e da sistemarsi in forza del R. Decreto 15 ottobre 1922, n. 2442.

Il ricupero delle ritenute di fondo pensioni relative al periodò fra la decorrenza delle sistemazioni a ruolo e il 29 febbraio 1924 sarà fatto mediante ammortamento assicurativo e colle norme 22 aprile 1924, che valgono indifferentemente tanto per gli avventizi assunti in qualsiasi altra parte del Regno quanto per quelli assunti nelle nuove provincie.

Nei riguardi di tali avventizi l'ammortamento assicurativo è ammesso unicamente per il ricupero di ritenute arretrate di fondo pensioni, mentre per l'Opera di previdenza gli arretrati saranno ricuperati in 24 rate senza interessi.

Tabelle per l'applicazione dell'art. 11 del R. D. Legge 23 maggio 1924, n. 995

Ammortamento assicurativo delle somme dovute al fondo pensioni e all'opera di previdenza

(*Pagamenti a rate mensili posticipate*).

ATTIVI (limite minimo d'età per l'esonero e termine dei pagamenti anni 55)			SEDENTARI (limite minimo d'età per l'esonero e termine dei pagamenti anni 60)		
Età alla data di decorrenza dell'ammortamento	Annualità per ogni 100 lire di debito	Mensilità per ogni 100 lire di debito	Età alla data di decorrenza dell'ammortamento	Annualità per ogni 100 lire di debito	Mensilità per ogni 100 lire di debito
20	6,79	0,566	**20**	7,06	0,588
21	6,78	0,565	**21**	6,98	0,582
22	6,77	0,564	**22**	6,90	0,575
23	6,76	0,563	**23**	6,81	0,567
24	6,76	0,564	**24**	6,72	0,560
25	6,80	0,566	**25**	6,64	0,554
26	6,85	0,571	**26**	6,60	0,550
27	6,92	0,577	**27**	6,59	0,550
28	7,01	0,584	**28**	6,61	0,551
29	7,11	0,593	**29**	6,64	0,554
30	7,24	0,603	**30**	6,70	0,558
31	7,38	0,615	**31**	6,77	0,564
32	7,54	0,628	**32**	6,85	0,571
33	7,72	0,644	**33**	6,95	0,580
34	7,93	0,661	**34**	7,07	0,589
35	8,17	0,681	**35**	7,21	0,600
36	8,44	0,703	**36**	7,36	0,614
37	8,74	0,728	**37**	7,54	0,629
38	9,08	0,757	**38**	7,75	0,646
39	9,47	0,789	**39**	7,98	0,665
40	9,91	0,826	**40**	8,23	0,686
41	10,42	0,868	**41**	8,52	0,710
42	11,01	0,917	**42**	8.84	0.736
43	11,69	0,974	**43**	9,20	0,766
44	12,51	1,042	**44**	9,60	0,800
45	13,48	1,123	**45**	10,07	0,839
46	14,66	1,222	**46**	10,60	0,883
47	15,33	1,361	**47**	11,19	0,932
48	18,03	1,502	**48**	11,92	0,993
49	20,53	1,711	**49**	12,75	1,062
50	24,01	2,001	**50**	13,75	1,146
51	29,19	2,432	**51**	14,96	1,247
52	37,74	3,145	**52**	16,47	1,372
			53	18,38	1,532
			54	20,91	1,742
			55	24,41	2,034
			56	29,60	2,467
			57	38,16	3,180

COMUNICATI

Fondazione "Elena di Savoia,,

(Decreto Luogotenenziale 3 luglio 1919, n. 1439).

Di seguito al Comunicato apparso sul *Bollettino Ufficiale* n. 3 del 17 gennaio 1924, si porta a conoscenza del personale che la Fondazione « Elena di Savoia », continuando a svolgere la sua benefica opera intesa a fare in modo che tutte le famiglie degli aventi titolo ottenessero le provvidenze largite dallo Statuto dell'Ente, ha concesso complessivamente, per l'anno scolastico 1° ottobre 1923-30 settembre 1924, n. 769 borse di studio a figli od orfani di ferrovieri morti, dispersi o resi invalidi, in servizio ferroviario o militare, durante la guerra, per complessive L. 498,000.

Inoltre ha continuato a provvedere a sue spese al ricovero in adatti luoghi di cura di tre orfani costituzionalmente infermi.

Donazioni.

Da parte di generosi benefattori non sono mancate le consuete offerte a favore dell'Ente e qui appresso ne viene data notizia, esprimendo [illegible] tutti la viva riconoscenza della Istituzione:

1) Dall'Ispettore sig. *Guiducci* cav. Adolfo — del 1° Reparto Sezione Movimento e Traffico — Milano — in occasione del genetliaco di S. M. la Regina Elena.	L.	50 —
2) Dal personale di manovra della stazione di Brescia, per suggerimento del Comando della Milizia Volontaria Ferroviaria di quella stazione — quale somma riscossa a titolo di gratificazione da terzi	»	725 —

Parte II — N. 32 - 7 agosto 1924.

3) Da funzionari ed impiegati della Sezione Lavori di Verona, per onorare la memoria del compianto Segretario tecnico principale *Baigni* geom. Edgardo dell'ufficio Patrimoniale di Venezia	L.	74 —
4) Dal sig. *Robert* Sergio — Capo Deposito Locomotive di Cotrone — quale ricavato di ripetute sottoscrizioni fra il dipendente personale	»	553.90
5) Dal Capo Compartimento di Milano la somma rimessagli dal sig. *Mignani* Augusto, Segretario di 1ª classe di quella Sezione Movimento, quale residuo di una sottoscrizione fatta per offrire una medaglia ricordo all'Ispettore P.le sig. *Savino* cav. rag. Angelo, in occasione del suo esonero dal servizio	»	70 —
6) Dal sig. Capo Compartimento di Roma, quale somma erogata a favore della Fondazione dal sig. *Donfrancesco* Amato, Sorvegliante della linea a Velletri	»	30 —
7) Dal personale del 1° Reparto Movimento stazioni e gestioni di Milano, quale residuo di una sottoscrizione fatta per offrire le insegne di cav. uff. della Corona d'Italia al proprio Ispettore di Reparto sig. ing. cav. uff. Ernesto *Balsamo*	»	143 —
8) Dal sig. E. *Sacchi* della Sezione Movimento e Traffico - Ufficio Movimento di Trieste, quale eccedenza di una sottoscrizione . .	»	11 —
9) Dalla signora *Bini* Giuseppina di Castel franco Emilia	»	50 —
10) Dall'Ufficio del Capo Compartimento di Ancona, quale residuo della raccolta fatta dal personale della Sezione Lavori di Castellammare Adriatico da versare alla sottoscrizione intesa ad onorare la memoria del compianto Capo Compartimento di 1° cl. *Lollini* ing. comm. Riccardo	»	20.60
11) Da funzionari ed agenti dell'Ufficio Sanitario e dai medici di Reparto di Ancona, a		

mezzo di quel Capo Compartimento, quale ammontare di una sottoscrizione fatta per onorare la memoria del compianto Ispettore Superiore di 1ª cl. sig. *Pedrazzi* ing. comm. Guido . . . . L. 120 —

12) Dal sig. *Pavone* avv. Amleto, Ispettore a riposo, quale rinunzia al compenso spettantegli per la sistemazione di una vertenza . » 50 —

13) Dal Comitato ferroviario pro-danneggiati dalla eruzione dell'Etna. . . . . . . » 42.45

14) Dai signori *Archetti* dott. Luigi e *Rafeli* rag. Vincenzo del Servizio centrale Ragioneria - Roma - quale somma raccolta tra impiegati del Servizio medesimo per onorare la memoria della compianta signora Grazia *Fiore*, madre dell'Ispettore Principale sig. *Fiore* cav. Federico del Servizio predetto . . . . » 315 —

15) Da impiegati della Sezione Materiale e Trazione di Milano, per onorare la memoria del padre dell'A. Applicato sig. *Brambati* Angelo . . . . » 112 —

16) Dall'ingegnere sig. *Nodari* Bernardo . . » 30 —

17) Dal personale della Sezione Movimento e Traffico di Bari, per onorare la memoria della madre dell'Ispettore di 1ª cl. sig. *Caravelli* Pietro, deceduta in Benevento il 27 maggio p. p. . . . . » 58 —

18) Dal giornale *L'Ordine* di Ancona, a mezzo di quel Capo Compartimento la somma di L. 1100 quali offerte pervenutegli per onorare la memoria del compianto Capo Compartimento di 1ª cl. *Lollini* ing. comm. Riccardo, così ripartite:

Dalla famiglia, per onorare il ricordo del caro estinto . . . . . . L. 1000 —

Dal personale degli uffici della Sezione Lavori di Ancona. » 100 —

L. 1100 —

(Dedotte le spese di pubblicazione trattenute da suddetto giornale) . . . . L. 55 —

Nette . . . . ——————— L. 1045 —

Ma due donazioni sopra le altre meritano di essere segnalate al plauso di tutti, sia per l'importanza dell'offerta, sia per la destinazione nobilissima.

Una è quella di L. 4000 pervenuta dalla Commissione liquidatrice del Comitato esecutivo per le onoranze ai ferrovieri dello Stato caduti in guerra, quale quota parte dell'utile realizzato con la vendita del Numero Unico *La Sagra del Ferroviere;* l'altra, di L. 3000, è stata rimessa dal Capo Compartimento di Firenze, comm. ing. Antonio *Schiavon,* e rappresenta in gran parte il prodotto della vendita di alcune sue pubblicazioni e del volume nel quale egli raccolse le « Lettere e testimonianze dei ferrovieri caduti per la Patria », e, per la rimanenza, il residuo della sottoscrizione fatta fra i ferrovieri di quel Compartimento per erigere un ricordo marmoreo ai valorosi compagni caduti.

La prima delle due offerte, per desiderio espresso dalla Commissione donataria, doveva essere destinata all'invio alle Colonie marine di alcuni orfani di ferrovieri morti in guerra, scelti fra i più bisognosi di cura; per l'altra si lasciava alla volontà del Ministro delle Comunicazioni di scegliere l'impiego migliore, e S. E. il Ministro la destinò anch'essa allo stesso nobile scopo.

Ora si comunica che la Fondazione « Elena di Savoia », effettuata una accurata scelta dei bambini da inviare alla Colonia, ha già provveduto all'invio di 21 orfani al Campo Climatico « P. Bernardi » in Monterosso al Mare (Spezia), la bellissima colonia diretta dall'illustre Padre *Semeria,* situata in mezzo ad una amenissima pineta specchiantesi in una quieta insenatura di azzurro.

I fanciulli inviati in Colonia, i quali benedicono ai loro benefattori, sono i seguenti:

1) *Andreasi Bassi* Mario (anni 12), di Roma — orfano dell'operaio 1ª cl. Luigi;

2) *Benedetti* Renato (anni 9), di Roma — orfano dell'usciere di 2ª cl. Assirio;

3) *Crispino* Luisa (anni 12), di Roma — orfana del portiere Francesco;

4) *Dolcini* Vincenzo (anni 8), di Roma — orfano del manovale Vincenzo;

5) *Pompei* Felice (anni 12), di Roma — orfano del manovale Silvio;

6) *Vignali* Mario (anni 13), di Roma — orfano dell'usciere Francesco;

7) *Cipriani* Loreto (anni 13), di Carsoli — orfano del cantoniere avventizio Francesco;

8) *Zazza* Alfredo (anni 11), di Carsoli — orfano del cantoniere avventizio Antonio;

9. *Arcangeli* Palmarino (anni 11), di Carsoli — orfano del cantoniere avventizio Antonio;

10) *Palombi* Antonio (anni 11), di Tivoli (Roma) — orfano del manovale Attilio;

11) *Ceccuzzi* Quintovelio (anni 13), di Torino — orfano del manovale Amerigo;

12) *Gribaudo* Giovanna (anni 13), di Torino — orfana del manovale Pietro;

13) *Novasio* Mario (anni 9), di Torino — orfano del manovale Giuseppe;

14) *Ruffino* Giorgio (anni 11), di Torino — orfano dell'applicato Michele;

15) *Girelli* Maria (anni 13), di Giaveno — orfana del sotto caposquadra operai Eugenio;

16) *Merlo Pich* Luigi (anni 12), di Nole Canavese — orfano dell'applicato Alessandro;

17) *Benini* Libera (anni 12), di S. Giovanni Valdarno — orfana dell'applicato Leopoldo;

18) *Bocchino* Umberto (anni 13), di Orvieto — orfano del cantoniere Agostino;

19) *Giri* Pierino (anni 11), di Foligno — orfano del manovale Domenico;

20) *Palmerini* Ezio (anni 10), di Chiusi — orfano del manovale Quinto;

21) *Benvenuti* Walfer (anni 11), di Ferrara — orfano del manovale Pietro.

La durata della permanenza in colonia sarà presumibilmente di 40 giorni, dopodichè tutti gli orfani verranno riconsegnati alle loro famiglie.

La Fondazione « Elena di Savoia », lieta di aver potuto, in virtù delle due cospicue donazioni di cui sopra, concedere l'importante beneficio della cura marina ad alcuni degli orfani posti sotto la sua protezione, rinnova ai nobili donatori le più vive espressioni di grazie, e confida che l'esempio magnanimo troverà imitatori in mezzo al personale ferroviario, per modo che le donazioni che di frequente pervengono possano essere destinate in avvenire a questo nobilissimo impiego e più numerosi siano i fanciulli, i quali, a cominciare dall'anno prossimo, possano godere del beneficio delle cure climatiche.

Ai sensi dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che il Comitato d'Esercizio di Reggio Calabria, in data 28 maggio 1924, ha deliberato il licenziamento dell'Allievo Fuochista *Venditti* Amedeo, per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre i dieci giorni a decorrere dal 30 marzo 1924.

Ordine di servizio N. 99.

Regolamento per la circolazione dei treni - Applicazione del regime speciale.

(Vedi ordine di servizio n. 69-1924).

Il punto *b)* delle disposizioni provvisorie per l'applicazione del « Regime Speciale » contenute nell'Ordine di servizio n. 69, pubblicato nel *Boll. uff.* n. 23, 1924, a pag. 227, deve essere sostituito dalla disposizione seguente:

Sulle linee esercitate col « blocco », funzionante regolarmente, quando fra due stazioni esista più di una *sezione* di blocco, deve essere applicato il telegramma del giunto al treno precedente e susseguente a quello al quale viene applicato il regime speciale.

Distribuito agli agenti della classe 1, 3, e 7

Circolare N. 50.

Invio delle contabilità ai Controlli.

A partire dal 1° agosto 1924 le stazioni non dovranno più rimettere i pacchi delle contabilità ai rispettivi Ispettori di reparto del movimento, come risulta dalla circolare numero 43/1922, ma sibbene ai propri Ispettori di riparto del traffico.

Restano immutate tutte le altre disposizioni della summenzionata circolare.

Si ricorda, con l'occasione, che gli elenchi Mod. Ci-453 (assegni riscossi) relativi al servizio interno devono essere inclusi nel pacco *H*, anzichè nel pacco *G*.

Distribuita agli agenti delle classi 5 e 22.

Circolare N. 51.

Radiazione dal parco F. S. di 5 carri-serbatoio di proprietà privata.

E' stata autorizzata la radiazione dal nostro parco veicoli dei seguenti 5 carri serbatoio Mv inscritti a nome della Ditta Fratelli *Calliano* di Pietro, Milano.

958600, 958601, 958602, 958603 e 958605.

Detti carri dovranno perciò essere cancellati alla pagina 333 dell'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco F. S., edizione 1921, e non potranno più circolare sulle nostre linee col trattamento stabilito pei carri di proprietà privata.

Distribuita agli agenti delle classi 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Comunicazioni.

Gare, appalti, etc. per lavori e forniture

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Fornitura e posa in opera delle nuove travate metalliche ad un binario in tre luci sul fiume Piave al km. 31 + 293.63 della linea Mestre-Portogruaro	L. P.	Ore 12 del 23 agosto 1924	1.230.000	Sezione Lavori Venezia Fondamenta S. Lucia, 12, p.° 2°
Costruzione di un fabbricato ad uso sottostazione elettrica di trasformazione in stazione di Sasso	L. P.	Ore 10 del 20 agosto 1924	350.000	Ufficio Elettrificazione Bologna
Fornitura di pietrisco per massicciata fra le stazioni di Calciano e Grapanto della linea Potenza-Metaponto	L. P.	Ore 11.30 dell'11 agosto 1924	20.000	Sezione Lavori Foggia
Costruzione di una rimessa per 6 locomotive con piccolo fabbricato annesso per servizi accessori	L. P.	Ore 12 dell'11 agosto 1924	270.000	Sezione Lavori Trento Via Alto Adige, 1
Rinnovamento di ml. 18982 di binario e di n. 26 deviatoi fra le stazioni di Rapallo e Spezia della linea Genova-Spezia	L. P.	Ore 11 del 20 agosto 1924	256.000	Sezione Lavori Genova

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio od Ufficio incaricato delle pratiche
—	—	Buste da lettere	L. P.	5-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° ROMA
N.°	500.000	Piastre d'armamento marca F. S. P. 1	L. P.	12-8-1924	Id. Ufficio 3°
—	—	Catene e anelli di ferro dis. F. S. n° 609746 e 61465	L. P.	12-8-1924	Id. Ufficio 3°
Rotoli	20.000	Carta per zone tachimetriche senza rigatura e senza numerazione	L. P.	16-8-1924	Id. Ufficio 2°
N.°	20.000	Manichi per picconi d'assodamento	L. P.	26-8-1924	Id. Ufficio 3°
N.°	725	Spazzole per motori elettrici	T. P.	14-8-1924	Id. Ufficio 3°
Kg.	60.000	Chiodi di ferro da ribadire .	L. P.	12-8-1924	Id. Ufficio 3°
Kg. »	1170 1420	Verghe tonde di ottone . . Verghe di ottone esagonali	L. P.	2-9-1924	Id. Ufficio 3°
Cg. »	13.000 20.000	Treccia di rame composta di 19 fili, da m/m 1,9. . . Idem di 37 fili, da m/m 1,7	L. P.	26-8-1924	Id. Ufficio 3°

		MATERIALE DA FORNIRSI	L. P. - Licitazione privata. T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	2050	Nastri per macchine da scrivere " Oliver "	L. P.	26-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° ROMA
»	225	Idem " Remington "			
»	645	Idem " Olivetti "			
Tonn.	5	Grasso minerale consistente	T. P.	7-8-1924	Id. Ufficio 2°
Ml.	800	Corda metallica in fili di acciaio zincato da m/m 16	T. P.	19-8-1924	Id. Ulficio 3°

Il Direttore Generale:
ODDONE.

SENTENZA

Cause dipendenti dal trasporto - Inapplicabilità del foro erariale.

La disposizione dell'art. 22 R. Decreto 30 dicembre 1923, n. 2828, concernente il foro erariale non è applicabile per le cause dipendenti dal trasporto ferroviario relativamente alle quali le norme regolatrici della competenza territoriale sono rimaste invariate.

TRIBUNALE DI TREVISO, 24 luglio 1924 — *Presidente Agosti* — Basso c. Ferrovie.

IN DIRITTO

Osserva il Collegio, che, agli effetti della norma di cui all'art. 22 del R. Decreto 30 dicembre 1923, n. 2828, devesi ritenere legittima la *in jus vocatio* dinanzi a questo Tribunale, dato che la norma speciale di competenza dettata nell'articolo 19 del richiamato decreto che istituisce il « foro erariale » non può riferirsi anche alle controversie derivanti dal contratto di trasporto in cui sia interessata la Amministrazione Ferrovie dello Stato. A giungere a tale conclusione basta por mente che da tutta l'economia del decreto, come dalla intestazione del capo 3, balza evidente la nozione che la deroga alla competenza territoriale ordinaria è strettamente connessa alla riforma e alla sfera di competenza della R. Avvocatura Erariale, per cui l'ambito di applicazione del foro erariale coincide con la sfera d'attività dell'Avvocatura Erariale.

Ciò è tanto vero che il *foro erariale* è determinato dalla sede di ufficio della R. Avvocatura Erariale (art. 19) e che le sentenze ed ogni altro atto giudiziale devono esser notificati alle Amministrazioni interessate presso l'ufficio dell'avvocatura stessa (art. 25). Ora, se la rappresentanza e la difesa delle Ferrovie di Stato nelle cause derivanti dal trasporto, per l'art. 15 del decreto, sono attribuite *all'uf-*

ficio legale delle Ferrovie e se il foro erariale non può esser inteso al di là dei limiti di rappresentanza e di difesa dello Stato affidate alla Avvocatura Erariale, l'illazione logica e giuridica è che le norme eccezionali concernenti il foro erariale non possano trovar applicazione per le cause derivanti dal contratto di trasporto, le quali, quindi, sono regolate dalle norme ordinarie di competenze territoriali. Se a contraria conclusione dovesse pervenirsi non avrebbero senso le disposizioni concernenti la notifica degli atti, essendo risaputo che l'ufficio legale delle Ferrovie è un organismo autonomo ed indipendente dalla Avvocatura Erariale e che le sedi degli Ispettorati Legali periferici non coincidono con quelle delle Avvocature Erariali, mentre la difesa dell'Amministrazione ferroviaria spetta *eslusivamente* all'ufficio legale delle Ferrovie.

D'altra parte non è a dimenticare che il legislatore non poteva perturbare gli interessi del ceto commerciale, obbligando per le cause di trasporto ad instaurare azioni od a resistere ad esse dinanzi ad autorità giudiziarie lontane dal luogo ove si verificò il rapporto, mentre, a favorire gli interessi commerciali, fu predisposto l'art. 872 Codice Commercio che detta norma speciali intese a facilitare l'esercizio dell'azione.

A rincalzo, infine, dell'opinione che il foro erariale non si estende alle cause derivanti dal trasporto devesi ancora rilevare che per l'art. 1 del R. Decreto 13 gennaio 1924, n. 9, emesso in virtù della delegazione contenuta nell'art. 18 del richiamato decreto n. 2828, la difesa e la rappresentanza della Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per le cause derivanti dal trasporto di persone e di cose, fu affidata all'Ufficio centrale legale e agli Ispettori compartimentali, *secondo le norme di legge in vigore*, ed è decisivo il riflesso che all'atto della emanazione del R. Decreto 13 gennaio 1924, non era ancora in vigore l'istituzione del foro erariale, perchè rinviata al 1° marzo 1924 (art. 27 R. Decreto 30 dicembre 1923, n. 2828).

Dalle esposte considerazioni discende la legittimità dell'azione proposta dinanzi a questo Tribunale e l'indagine va portata, quindi, sul merito della controversia.

Anno XVII - N. 33 **14 Agosto 1924**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

PARTE TERZA — Ordini di servizio, Circolari e Comunicazioni *di durata determinata:*

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(1246) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

DECRETO MINISTERIALE *del 3 luglio 1924, n. 340, riguardante il nuovo regolamento per il funzionamento dell'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO

Visto il regolamento per il funzionamento dell'Opera di previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato, di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641, approvato con decreto Ministeriale 2 agosto 1913 e modificato successivamente con i Decreti Ministeriali 3 gennaio 1921 e 7 marzo 1923;

visto il Regio Decreto-Legge 30 aprile 1924, n. 596;

visto il Regio Decreto-Legge 22 maggio 1924, n. 868;

su proposta del Direttore generale delle Ferrovie dello Stato;

Decreta:

Il Regolamento approvato con Decreto Ministeriale 2 agosto 1913 per il funzionamento dell'Opera di previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641, è sostituito dall'allegato regolamento.

Il presente decreto sarà presentato alla Corte dei conti per la registrazione.

Il Ministro:
CIANO.

REGOLAMENTO

per il funzionamento dell'Opera di Previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato

---

Art. 1.

L'Opera di Previdenza, di cui all'art. 1 della legge 19 giugno 1913, n. 641, è amministrata da un Comitato costituito:

— da 5 funzionari delle ferrovie dello Stato, fra i quali i Capi dei Servizi Personale ed Affari Generali e Ragioneria, e degli Uffici Legale e Sanitario, o dai loro sostituti;

— dal Direttore generale della Cassa Depositi e Prestiti e degli Istituti di Previdenza presso il Ministero delle Finanze;

— da due rappresentanti del personale e da due agenti pensionati che siano stati iscritti all'Opera di Previdenza.

Il Ministro delle Comunicazioni designa fra i componenti il Comitato, il Presidente ed il Vice-Presidente che lo sostituisce in caso di assenza o di impedimento.

Art. 2.

Il funzionario da scegliersi a mente del secondo capoverso del precedente art. 1, oltre i Capi dei Servizi ed Uffici indicati, nonchè i membri del Comitato pensionati, ed i due rappresentanti del personale, sono nominati dal Ministro delle Comunicazioni.

Il Presidente, il Vice-Presidente, i membri del Comitato pensionati e i due rappresentanti del personale durano in carica due anni e possono essere confermati.

In caso di prolungato impedimento per malattia o per altri motivi o per sopravvenute incompatibilità, possono essere dispensati dalla carica.

Art. 3.

IL COMITATO:

— predispone, in base ai risultati del bilancio finanziario annuale dell'Opera compilato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, gli elementi per calcolare la disponibilità annuale;

— nel limite della somma fissata, quale disponibilità annuale, conferisce individualmente i sussidi temporanei e gli assegni alimentari, e delibera il ricovero degli orfani negli istituti che ritenga più adatti, od anche il collocamento presso famiglie;

— delibera in merito alle domande presentate da agenti che vogliano integrare l'assegno alimentare a norma dell'art. 4 della legge;

— stabilisce il trattamento degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 28 dicembre 1908 a norma di quanto è disposto dall'art. 17 del presente regolamento;

— compila il bilancio tecnico quinquennale di cui all'art. 8 della legge, sulla base dei risultati dei bilanci finanziari annuali tenuti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

— formula le proposte, da sottoporsi all'approvazione del Ministro delle Comunicazioni, per la erogazione delle eventuali eccedenze del fondo per gli orfani degli agenti ferroviari periti nel terremoto, dopo che saranno stati liquidati gli oneri relativi al trattamento da farsi agli orfani stessi in base all'art. 17;

— si occupa degli altri affari che gli siano sottoposti dal presidente, attinenti all'amministrazione dell'Opera.

In seno al Comitato è costituita una Giunta composta del presidente o, in sua sostituzione, del vice-presidente, del Capo del Servizio Personale ed Affari Generali e del Capo Servizio Ragioneria, o dei loro sostituti.

La Giunta delibera le indennità di buonuscita, i sussidi temporanei e gli assegni alimentari agli aventi diritto a norma dei comma 1°, 2°, punti *a*) e *b*) e 3° punti *a*), *b*), *c*) e *d*) dell'art. 1 della legge, nonchè il rimborso delle ritenute agli aventi diritto a norma dell'art. 3 della legge.

Art. 4.

Per la validità delle sedute del Comitato è necessaria la presenza di almeno sei membri compreso il presidente. Per la validità delle sedute della Giunta è necessaria la presenza dei tre componenti la Giunta stessa. Per la validità delle deliberazioni occorre la maggioranza assoluta dei presenti: in caso di parità di voti ha preponderanza quello del presidente.

Per le funzioni di segreteria, sia del Comitato che della Giunta, sono nominati dal Direttore Generale un Segretario ed un Segretario aggiunto fra i funzionari delle ferrovie dello Stato.

Alle sedute assiste, senza voto, il Capo dell'Ufficio di Previdenza del Servizio Personale ed Affari generali o chi lo sostituisce.

Art. 5.

Spetta al Ministro delle Comunicazioni di rappresentare l'Opera a tutti gli effetti giuridici.

Il presidente del Comitato ha la rappresentanza amministra-

tiva dell'Opera; firma gli atti dell'Opera e la corrispondenza che non sia devoluta al Capo del Servizio Personale ed Affari Generali od a chi per esso, secondo le norme da impartirsi dal Direttore generale.

Art. 6.

Le deliberazioni prese in ogni seduta dal Comitato o dalla Giunta debbono, entro i tre giorni successivi, essere trasmesse in copia al Direttore Generale, il quale ha facoltà di sospenderne l'esecuzione entro tre giorni dal ricevimento, e di proporne poi l'annullamento al Ministro delle Comunicazioni.

Art. 7.

Ai rappresentanti del personale e agli agenti pensionati, membri del Comitato, non residenti a Roma, viene corrisposta per i giorni delle sedute, per il giorno precedente e per il tempo necessario per compiere il viaggio di andata e quello di ritorno, l'indennità di trasferta che, a norma delle disposizioni sulle competenze accessorie spetta:

— per i rappresentanti del personale, agli agenti del grado da essi rivestito;

— per i membri pensionati, agli agenti del grado col quale i membri stessi furono esonerati, non mai però inferiore a quella spettante agli agenti del grado 10°.

Ai membri suddetti è inoltre rilasciata la carta di libera circolazione valida per il percorso dalla residenza a Roma.

Il Ministro delle Comunicazioni stabilirà la misura del compenso per l'intervento alle sedute del Comitato.

Art. 8.

Per esercitare l'assistenza degli orfani ricoverati in istituti di educazione e di istruzione, o collocati presso famiglie, il Comitato può valersi dell'opera di agenti o di pensionati residenti nelle località ove trovansi gli istituti in cui gli orfani sono ricoverati o le famiglie presso le quali sono collocati.

Art. 9.

Quando nel computo dei mesi di servizio utile per il conseguimento della indennità di buona uscita vi ha frazione di mese, il periodo che eccede i 15 giorni è calcolato per mese intero, altrimenti non è valutato.

Il ragguaglio a mese delle page giornaliere è fatto in base a 30 giorni.

Art. 10.

Agli effetti dell'art. 2, comma 2° della legge, s'intende servizio attivo quello prestato con le funzioni specificate nella tabella *A*, annessa al testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con R. decreto n. 229, del 22 aprile 1909, tenuto anche conto del disposto dell'art. 11 del testo stesso.

Art. 11.

Nel caso di esonero per inabilità fisica non si fa luogo al pagamento della indennità di buona uscita, se il provvedimento di esonero non sia reso irretrattabile o per essere decorso il tempo utile per il ricorso senza che questo sia stato presentato, o per formale rinuncia a ricorrere, o perchè il ricorso sia stato respinto.

Art. 12.

I sussidi e gli assegni alimentari agli aventi diritto decorrono dal 1° del mese successivo a quello in cui avvenne la morte dell'agente in attività di servizio o dell'esonerato.

Quelli invece assegnati nei limiti della disponibilità, decorrono dalla data stabilita dal Comitato.

Art. 13.

Chiunque ritenga di aver diritto ad assegno alimentare vitalizio, se lascia trascorrere più di un anno dal giorno in cui dovrebbe incominciare il godimento dell'assegno medesimo senza farne domanda o senza presentare i documenti all'uopo necessari, non sarà ammesso a goderne che dal primo giorno del mese successivo a quello della fattane domanda o della presentazione dei documenti.

I minori e i dementi sono eccettuati da questa disposizione.

Art. 14.

Agli effetti del comma 2° lettera *a*) dell'art. 1 della legge, agenti morti per causa di servizio si intendono quelli ritenuti tali a norma delle disposizioni sul trattamento di pensione degli agenti delle ferrovie dello Stato.

Art. 15.

La Commissione medica che deve giudicare inappellabilmente della inabilità al lavoro delle persone che possono aver diritto all'assegno alimentare vitalizio, sarà composta del Capo dell'Uffi-

cio Sanitario che ha giurisdizione nella circoscrizione del Compartimento ove risiede l'Ufficio dal quale l'agente dipendeva — o di un funzionario da lui delegato —, e di un altro Sanitario dell'Amministrazione ferroviaria pure da lui designato.

Art. 16.

I sussidi temporanei e gli assegni alimentari sono pagati a bimestri posticipati in corrispondenza alle scadenze stabilite per il pagamento degli assegni a carico del fondo pensioni e sussidi, e sulla produzione del certificato di vita, nel quale deve essere anche dichiarato, se si tratti della madre o della vedova dell'agente, che essa si trova sempre nello stato di vedovanza, e, se si tratti di figlie di età superiore ai 15 anni, che esse sono tuttora nubili.

Il certificato di vita degli orfani prodotto per la riscossione dell'assegno, di cui fossero provvisti a carico del fondo pensioni e sussidi, serve anche per la riscossione del sussidio temporaneo a carico dell'Opera di Previdenza.

Art. 17.

Il trattamento degli orfani di agenti periti nel terremoto del dicembre 1908, continuerà ad essere regolato sulla base dei criteri adottati dalla Commissione nominata dal Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con deliberazione del 2 aprile 1909, in modo però che esso non sia in alcun caso inferiore a quello usato, in base alla legge, agli altri orfani.

Art. 18.

Contro le deliberazioni relative alla indennità di buonuscita, ai sussidi temporanei ed agli assegni alimentari vitalizi, è ammesso il ricorso da parte dell'interessato alla Corte dei conti, che, a norma dell'art. 16 della legge, giudica in via definitiva.

Il tempo utile per il ricorso è di 90 giorni e decorre dal giorno in cui l'interessato rilascia ricevuta della comunicazione contenente la deliberazione, consegnatagli da un agente all'uopo incaricato.

La ricevuta deve essere firmata e datata dallo stesso interessato e controfirmata dall'agente incaricato che la ritira.

Nel caso in cui l'interessato dimori in località non avente stazione o fermata delle ferrovie dello Stato, oppure si rifiuti di ricevere la comunicazione, o sia impedito di darne ricevuta nei modi prescritti, la comunicazione viene spedita per posta in piego raccomandato con ricevuta di ritorno. In tal caso il termine per il ricorso alla Corte dei conti decorrerà dal giorno in cui la posta avrà rimesso il piego all'interessato.

Art. 19.

Le ritenute al personale per il contributo di cui al comma *b)* dell'art. 5 della legge, si effettuano sull'intero stipendio o paga per la durata del servizio considerato utile a norma della legge, anche nei casi di riduzione o cessazione temporanea dello stipendio o paga.

Per gli agenti a paga giornaliera il ragguaglio a mese si fa sulla base di 30 giorni.

Art. 20.

Con istruzioni della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, sarà stabilito quali documenti debbono essere presentati dagli interessati per conseguire la liquidazione della indennità di buonuscita, dei sussidi temporanei e degli assegni alimentari e sarà dettata ogni altra norma che occorra per l'applicazione del presente Regolamento.

COMUNICATI

Agenti licenziati e destituiti perchè condannati per delitti contro la proprietà.

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
OLIVA Mario (156845)	Assistente capo merci e materiale	Condannato a due anni di reclusione per furto di due colli di pelli conce, commesso in stazione di Milano P. V. nella notte dal 13 al 14 ottobre 1921. (Sentenza 21 maggio 1923 del Tribunale di Milano).
AVIDANO Giovanni 81462)	Capo personale viaggiante	Condannato ad anni uno e mesi tre di reclusione per complicità in furto di oggetti personali e oggetti preziosi, commesso da sua moglie su ai un treno a Bagni della Porretta il 31 maggio 1921 in danno dei coniugi Fath. (Sentenza 4 luglio 1923 della Corte d'Appello di Modena)
GUASCO Giuseppe (157826)	Assistente sale	Condannato ad anni sette e mesi sette di reclusione per truffa e falso, reati commessi in danno dell'Amministrazione ferroviaria in Alessandria nel luglio 1921. (Sentenza 17 agosto 1923 della Corte d'Appello di Casale)
MASOLINI Raffaello (249399)	Manovale in prova	Condannato ad un anno di reclusione e a L. 120 di multa per correità nell'appropriazione indebita di un autocarro ricevuto a titolo di deposito da Majer Augusto il 16 luglio 1921 a Lucca (Sentenza 17 novembre 1923 della Corte d'Appello di Firenze)
BELLINI Mario (130825)	Assistente capo merci e materiale	Condannato a mesi due e giorni ventisette di reclusione e a L. 58 di multa per ricettazione di merce a pregiudizio di ignoti commessa in Genova fino al giugno 1921. (Sentenza 6 aprile 1923 della Corte d'Appello di Genova)

Segue *COMUNICATI.*

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con deliberazione in data 19 aprile 1924 del Commissario straordinario, il Sottocapo ZINI Francesco - 125521 - è stato destituito, in applicazione dell'art. 189 *a*) del Regolamento medesimo, perchè « condannato con sentenza 31 luglio 1923, passata in giudicato, della Corte di appello di Firenze, a quattordici mesi di reclusione, alla interdizione dai pubblici uffici per uguale durata di tempo ed a L. 1400 di multa, dichiarati però condonati, sotto condizione di legge, nove mesi di reclusione e l'intera multa, quale colpevole di concussione per avere in epoche diverse ed anteriori al 16 dicembre 1921, in correità con altri agenti dell'Ufficio bagagli di Firenze S. M. N., abusando del suo ufficio, costretto gli speditori di bagagli a pagare indebitamente somme di denaro varianti da un minimo di cent. 20 ad un massimo di L. 1.50 sull'importo della tariffa ferroviaria per ogni collo da spedirsi ».

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il Comitato d'esercizio di Genova, in data 18 settembre 1923, ha deliberato in base agli articoli 189-*a*) e 197 del citato Regolamento, il licenziamento del Commesso in prova *Martignoni* Antonio (199067) « perchè condannato con sentenza 12 gennaio 1923 dal Tribunale di Genova, passata in giudicato, ad anni due e mesi undici di reclusione, a L. 1166 di multa ed alla interdizione perpetua dai pubblici uffici, per peculato continuato ».

Ordine di servizio N. 100.

Estensione di servizio nella stazione di Roma Ostiense.

(Vedi ordini di servizio n. 79-1922 e n. 39-1923).

Dal giorno 1° luglio 1924, la stazione di Roma Ostiense della linea Grosseto-Roma Termini, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, al servizio merci a grande ed a piccola velocità a carro ed al servizio bestiame con limitazione, è stata abilitata anche al servizio merci a piccola velocità in piccole partite in servizio interno, cumulativo italiano ed internazionale, senza alcuna limitazione.

All'uopo la detta stazione è stata dotata dei seguenti impianti:

a) di un fabbricato uffici situato dentro al piazzale del nuovo scalo, sul confine della strada di accesso;

b) di un magazzino merci di m. 75 × m. 10;

c) di un altro piano caricatore scoperto di m. 40 per metri 13.90 con rampa di accesso;

d) di un binario tronco di accosto del magazzino merci e del piano caricatore, della fronte utile di n. 9 carri rispetto al magazzino merci, e di n. 3 carri rispetto al piano caricatore scoperto;

e) di una gru per sollevamento pesi della portata di 6 tonnellate situata sul piano caricatore scoperto;

f) di tre binari tronchi per scarto di carri misti (di cui uno utilizzabile verso l'estremità tronca anche come fronte di carico diretto) tutti fra loro allacciati e comunicanti col binario di accosto del magazzino merci e del piano caricatore, mediante deviatoio inserito sull'asta di manovra dello scalo, lato Roma, già in esercizio.

Gli anzidetti tre binari di deposito sono complessivamente utili per n. 65 carri.

In conseguenza di quanto precede, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pag. 14, di contro al nome di Roma Ostiense, si dovrà sostituire l'indicazione « LO » con « LB^e - v^e ».

Nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pag. 50, di contro al nome di Roma Ostiense si dovrà sostituire, nella colonna 10, alla lettera O, il ri-

chiamo (19) col (24) e nella colonna 17 si dovrà esporre il n. 6.

In calce alla pagina stessa si dovranno cancellare le lettere P. V. alla nota (19) riguardante il servizio merci a G. V. nella stazione suddetta e trascrivere la seguente nota:

(24) Sono da accettarsi per la stazione stessa anche le spedizioni a P. V. a carro e in piccole partite vincolate a dogana, quando siano indirizzate ai Magazzini Generali di Roma.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 101.

Circoscrizione dei Magazzini.

(Vedi ordine di servizio n. 392-1914).

A decorrere dal 1° agosto 1924 il Magazzino armamento di Milano viene a far parte di quel Magazzino Approvvigionamenti.

In seguito a tale unificazione il Magazzino armamento viene a perdere la sua speciale denominazione dovendosi il magazzino stesso intendere compreso in quella di « Magazzino Approvvigionamenti di Milano ».

Nulla resta però variato nei riguardi della circoscrizione già assegnata al Magazzino armamento in parola, la quale, per quanto riguarda appunto i materiali di armamento, dovrà intendersi come facente capo al Magazzino Approvvigionamenti di Milano.

Ordine di servizio N. 102.

Estensione di servizio nella stazione di Varano.

Dal giorno 15 agosto 1924 la stazione di Varano, della linea Ancona-Foggia, verrà abilitata a tutti i servizi senza limitazioni.

In conseguenza, a pag. 63 del «Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato « (edizione giugno 1914) di contro al nome di Varano si dovrà, nella colonna 8, esporre la lettera *G.*, nella colonna 10 cancellare il richiamo (9), e a piè di pagina cancellare la relativa nota. A pag. 17 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) di contro al nome di Varano si dovrà inoltre cancellare l'indicazione « LB* - g. ».

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Comunicazioni.

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Sistemazione del portale all'imbocco Genova, della Galleria Ruta. al Km. 19+775 della linea Genova-Spezia.	L. P.	Ore 11 del 3 settembre 1924	60.000	Sezione Lavori Genova
Costruzione muraglione di sostegno per consolidamento falda tra San Lorenzo e San Stefano R. L. della linea Sampierdarena confine francese.	L. P.	Ore 11 del 4 settembre 1924	35.000	Idem.
Rinnovamento con materiale Mod. F. S. 46-3 di ambedue i binari di corsa fra il Bivio Montà e la stazione di Padova, questa compresa, e degli scambi esistenti lungo i binari stessi.	L. P.	Ore 12 del 1 settembre 1924	82.000	Sezione Lavori Venezia Fondamenta S. Lucia, 41, p.º 3º
Rinnovamento con materiale Mod. F. S. 46-3 del binario dei treni pari nel tratto compreso fra le Stazioni di Dolo (i) e la stazione di Mestre (e) e degli interclusi deviatoi nelle stazioni di Dolo e Marano.	L. P.	Ore 12 del 4 settembre 1924	131.000	Idem.
Rinnovamento con materiale Mod. 46-3 di ambedue i binari di corsa in stazione di Mestre e di due tratti dei binari di corsa delle stazioni di S. Lucia e degli scambi esistenti lungo i binari stessi	L. P.	Ore 12 del 8 settembre 1924	74.000	Idem.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Fornitura dei serramenti in legno per le case per alloggio da costruirsi nella stazione di Anversa Scanno.	T. P.	Entro il 31 agosto 1924	35.000	Ufficio Costruzioni Idroelettriche Anversa Scanno
Costruzione e posa in opera di una travata metallica al ponte sul fiume Pescara al Km. 350-892 della linea Castellamare Adriatico-Foggia.	L. P.	Ore 12 del 30 agosto 1924	793.000	Sezione Lavori Castellamm Adr.

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	—	Cappellotti, staffe e trepiedi per terza rotaia	L. P.	19-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
Kg.	35.050	Inchiostri diversi.	L. P.	9-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
N.°	80.000	Fogli di carta da calcare per telegrafo	L. P.	2-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
»	150.000	Fogli di carta carbonata nera fissa	L. P.	2-9-1924	Id.
N.°	1	Gruppo motore e pompa elettrica con accessori per estinzione incendi	T. P.	18-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
Kg.	5.000	Pezzi fusi gr[illegible]gi di ghisa .	L. P.	19-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
N.°	8240	Mensole in ferro portaisolatori	L. P.	26-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
—	—	Lavori occorrenti alla trasformazione di 1500 carri, Serie *L* a 2 sale con telaio misto da trasformarsi in altrettanti carri, Serie *F* normali (parte con freno e parte senza)	T. P.	—	Ufficio IV del Serv. Mat. e Traz. *Firenze* – Porta al Prato

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	20	Carrelli speciali per introduzione delle traverse negli autoclavi	L. P.	2-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
—	—	Fornitura e riparazione copertoni da carro (parco F.S.).	L. P.	5-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
N.° »	4000 1000	Cartoncini impermeabili . . Id. c. s. per copia lettere	T. P.	20-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
N.° » » »	50 300 100 100	Tubetti inchiostro per Roneo nero Tubetti inchiostro per Roneo violetto Tubetti inchiostro ciclostyle viola Tubetti inchiostro mimeografo nero	T. P.	20-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
Kg. »	400 200	Acciaio in nastro per piccole molle di m/m 15 × 1 Come sopra di m/m 10 × 2	T. P.	23-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma

Il Direttore Generale:
ODDONE.

SENTENZA

Passaggi a livello - Investimento.

Non sussiste colpa delle Ferrovie per l'investimento ad un passaggio a livello di chi ebbe ad introdurvisi abusivamente, mentre cioè le barriere erano chiuse, sebbene non a chiave.

Qualunque colpa iniziale della Ferrovia sarebbe eliminata totalmente dalla gravissima imprudenza della danneggiata, che, dopo essersi abusivamente introdotta sulla strada ferrata, si intratteneva a conversare sul binario, mentre per di più nel binario contiguo sostava un altro treno, in attesa di quello sopravveniente.

TRIBUNALE DI SUSA 18-25 luglio 1923 - *Pres.* Oddono - *Est.* Pucca-Pirisi - Bertino c. Ferrovie.

(*Omissis*).

DIRITTO.

Ambedue le parti fanno espresso richiamo, in appoggio del proprio assunto, alle risultanze dell'istruttoria penale raccoltasi in ordine al grave sinistro di cui fu vittima, la sera del 25 dicembre 1921, verso le ore 17, l'attrice. E' stata, anzi, costei a produrre in causa gli atti di tale istruttoria, scrivendo nella sua conclusione che i medesimi possono essere assunti dal Giudice civile a base del proprio convincimento, e che dal loro insieme, posto in adeguata correlazione coi principii di legge vigenti in materia, appare a sufficienza stabilita la responsabilità della Ferrovia circa il sinistro in parola. La convenuta, per contro, desume dalle emergenze di detta istruttoria la dimostrazione evidente che l'investimento patito dalla Bertino deve ascriversi esclusivamente a fatto e colpa della medesima, donde la infondatezza della di lei domanda e la necessità di respingerla.

Appare quindi anzitutto indispensabile portare l'indagine sulle risultanze di tale inchiesta penale, vagliandole al lume dei principi stabiliti dalla legge sulla soggetta materia.

E devesi subito affermare che il concorde e non contraddetto deposto delle persone sentitesi dal Magistrato, e sopratutto per bocca dall'arma dei Carabinieri verbalizzante, accorsa subito sul posto, per le dovute constatazioni, e di quella tale teste Cavallesca Luigina, che stava colla Bertino a scambiare due parole sul binario libero del passaggio a livello della stazione di Avigliana, binario parallelo e prossimo a quello dove stava il treno fermo, risulta come i cancelli di tale passaggio fossero chiusi, non però a chiave, e come la instante, la teste anzidetta e due altri, uno dei quali ciclista, malgrado la presenza quivi del treno giunto da Torino, il quale attendeva, per proseguire, l'arrivo di quello di Modane, commettessero la palese, enorme, gravissima imprudenza di aspettare su detto binario la partenza del primo, onde poter poi attraversare il passaggio a livello. E basterebbe questo dato irrefutabile di fatto, punto comunque contestato dall'attrice, per scagionare la convenuta da ogni responsabilità circa il grave sinistro di cui trattasi. A prescindere, invero, dalla ricerca sulla necessità o meno di una chiusura valida e reale del ripetuto cancello da parte della Ferrovia per poter affermare che essa si trovasse in regola colla legge, è mestieri riconoscere che ben più grave fu l'imprudenza commessa dalla Bertino nel soffermarsi, in attesa di proseguire la sua via, a discorrere con altri su di un binario, evidentemente riservato al passaggio dei convogli, e ciò mentre un treno stava fermo lì presso, e mentre i cancelli non erano aperti, cioè mentre tutto doveva ammonirla del pericolo di sostare su tale punto. Mostrò così davvero la instante di non comprendere *quod omnes intelligunt*, trascurando i suggerimenti della prudenza più elementare, donde la elisione, in ogni modo, di quella pretesa colpa iniziale così vivamente rimproverata alla convenuta, per avere omesso di chiudere e a chiave il cancello del cennato passaggio a livello.

E identica fu perciò la conclusione a cui giunse, prima l'arma verbalizzante, che ricercò sul luogo la causa del sinistro, e poi il Giudice Istruttore nella sentenza che chiuse la prodotta inchiesta testimoniale.

Dice infatti il verbale dei carabinieri:

« si esclude quindi, in modo indubbio, che possa esservi do-
« lo o responsabilità per parte del personale del treno in-
« vestitore, o di quello di servizio alla stazione.

« Perchè la causa va attribuita ad imprudenza della Ber-
« tino, che, avendo trovato i cancelli chiusi, ha voluto in-
« trodursi nell'interno dello scalo, soffermandosi sui binari ». E scrisse il Giudice inquirente nella sentenza che la

disgrazia della Bertino deve non già ascriversi a dolo o a colpa altrui, ma a semplice sgraziato accidente *dovuto alla stessa Bertino.*

Sin quì la ripetuta autorevole riprova della grave imperdonabile imprudenza, emergente, alla stregua dei fatti accertatisi, a carico di costei, imprudenza dalla quale fu esclusivamente determinato il patito investimento e le conseguenze relative.

Nè a diversa soluzione può giungersi, dato l'accertamento dei fatti definitivamente acquisito alla causa e su cui non vi è dissenso, passando a considerarli al lume dei precetti di legge vigenti sulla soggetta materia. Insiste sopratutto l'attrice nella mancata chiusura in modo reale, cioè a chiave, o con altro mezzò idoneo, del ripetuto cancello. E' vero che l'art. 13 del Regolamento del 1873 prescrive tra l'altro che le barriere dei passaggi a livello si chiuderanno almeno cinque minuti prima del passaggio dei convogli, a chiave, se non siano sorvegliati da apposito guardiano; ma è pure innegabile che tale disposto venne in parte modificato dall'art. 10 della legge 30 giugno 1906, n. 273 sulla costruzione ed esercizio delle strade ferrate, in cui leggesi che le ferrovie principali, dove intersecano a raso strade ordinarie pubbliche o private, debbono essere munite di cancelli di chiusura manovrati sul posto o a distanza, e che i passi pedonali possono essere muniti di chiusure o girandole o di cancelli equivalenti. Non si fa più espressa menzione quindi di chiusura a chiave, anzi, dati gli altri mezzi di chiusura in virtù di esso adottabili, sui passaggi intersecanti strade ordinarie, anche se pubbliche, parrebbe sufficiente, per esaudire il voto della legge, la presenza e chiusura del cancello, anche se non reale ed effettiva, cioè, a chiave, o con altro mezzo consimile. Giova inoltre ricordare che l'art. 52 del cennato Regolamento oltre il divieto agli estranei alla ferrovia di introdursi senza permesso nel recinto di essa e sue dipendenze *proibisce* parimenti di aprire o chiudere le barriere dei passaggi a livello, e di passare sopra o sotto di quelle, permettendo solo di *attraversare senza fermarvisi detti passaggi quando le barriere siano aperte dal personale della ferrovia.* A tutto questo contravvenne evidentemente la Bertino introducendosi, come fece, nel recinto ferroviario della Stazione di Avigliana mentre i cancelli erano certamente chiusi, sebbene non a chiave. Permane quindi sempre la violazione di tale perspicua norma del Regolamento stesso dalla instante invocato, violazione certamente idonea, giusta si dimostrerà in seguito, ad eliminare la responsabilità che si vorrebbe accollare alla convenuta. Pure am-

messo invero che l'inosservanza regolamentare posta dalla Bertino a carico dell'avversaria sussista, e sia tale da impegnarla al chiesto risarcimento, non è lecito dimenticare che, per decidere se ricorra nella specie il nesso di causa ad effetto tra la inosservanza stessa e l'evento dannoso, devesi por mente al comportamento della Bertino successivamente all'ingresso nel recinto ferroviario di Avigliana per il cancello non chiuso a chiave. E' infatti in tale comportamento, più precisamente nel fatto di essersi introdotta in detto recinto mentre i cancelli non erano aperti, e nell'essersi andata a fermare, quando un treno sostava in stazione, sul binario contiguo e prossimo a questo treno, che si profila lucida ed irrefutabile la grave e troppo manifesta imprudenza dell'attrice, tanto più se badisi che il punto da lei e compagni scelto per la fermata, destinato come è al passaggio dei convogli, era davvero il meno indicato per stare in attesa, e per chiacchierare, e quindi eventualmente per distrarsi, laddove la più elementare prudenza dovea, all'uopo, suggerirle la scelta di tutt'altro luogo, che in quello scalo certo non mancava. D'altro canto l'art. 52 facevale perentorio divieto di soffermarsi in alcun punto del passaggio a livello, donde la flagrante violazione da parte dell'attrice, anche di tale precisa norma di legge, la cui osservanza avrebbela sicuramente sottratta, malgrado l'entrata, abusiva o non, nel recinto ferroviario, al grave sinistro toccatole, causa efficiente ed unica del quale fu quindi la di lei imperdonabile imprudenza. *Sibi imputet* pertanto se lo investimento avvenne colle gravi conseguenze da essa lamentate, dovendosene vedere la causa generatrice ed efficiente nel suindicato contegno della sinistrata, immediatamente prima dell'investimento stesso, contegno improntato, come si è visto, a palese e deplorevole imprudenza, e così vicino all'elemento dannoso da costituirne la cagione immediata e necessaria. E poichè tale contegno, successivo all'entrata nello scalo ferroviario della Bertino, è dovuto alla libera volontà di costei, viene esso evidentemente ad elidere quella colpa iniziale per avventura ascrivibile alla Ferrovia per non avere chiuso a chiave il ripetuto cancello.

L'art. 1151 del Codice civile, invero, parla di danno cagionato, e non assegna a questo danno altra limitazione che quella del nesso che nasce dal rapporto di causa ad effetto tra il fatto ed il danno. Nè vorrà sostenersi, poste le particolari condizioni di fatto in cui avvenne il sinistro de quo, che fu l'entrata nel recinto ferroviario della Bertino sola determinante dell'evento dannoso, troppo intuitivo apparendo che, malgrado l'entrata stessa, nessun male le sarebbe

potuto incogliere, se, contro le norme della prudenza più elementare, non fossesi andata a fermare su di un binario, ponendosi, per di più, tranquillamente a discorrere, e ciò durante il momento dell'arrivo dei treni. Nessun'altra causa contribuì, adunque, in concreto al sinistro più o meno efficacemente.

Giustizia esige pertanto che nemmeno di concorrenza di colpe può qui, a stretto rigore, parlarsi, donde la inutilità di porle tra loro a confronto ai fini del decidere. I rilievi sin qui fatti ne persuadono che la colpa della Bertino fu la sola causa determinante l'investimento e conseguenze relative. Ma se anche di concorso di responsabilità dovesse parlarsi, appare qui indubbia la elisione di quella inizialmente incorsa dalle Ferrovie per non aver chiuso a chiave il ripetuto cancello, non essendo possibile negare che, per il cennato comportamento dell'attrice, una volta entrata nel recinto ferroviario, il nesso di causalità tra l'evento dannoso e la inosservanza di regolamento, addebitata alla Ferrovia, viene ad infirmarsi non solo, ma addirittura a rompersi ed a svanire, parendo troppo evidente che nessun male poteva incoglierle per il solo fatto dell'entrata, e che la causa immediata del sinistro sta unicamente nella grave imprudenza, a lei sola ascrivibile, di essersi andata a fermare, durante il tempo di arrivo e partenza di treni, su d'un binario parallelo e prossimo a quello ove un convoglio stava fermo, e ciò in aperta violazione del citato art. 52.

Devesi pertanto accogliere senz'altro la domanda di assolutoria della convenuta, la quale trae ampia giustificazione dalla serena ed obbiettiva valutazione delle risultanze di istruttoria invocate e fatte proprie dalla Bertino, poste in adeguata correlazione colle norme di legge che disciplinano la soggetta materia.

Ritenuto che non è quindi il caso di scendere alla disamina delle prove *hinc inde* dedottesi:

Che le spese seguono la soccombenza:

Per questi motivi il Tribunale ogni contraria istanza, eccezione e deduzione reietta.

Assolve l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato dalle domande dell'attrice Bertino Margherita e condanna quest'ultima in tutte le spese del giudizio.

Anno XVII - N. 34 **21 Agosto 1924**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

(1461) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

REGIO DECRETO-LEGGE 26 *giugno* 1924, *n.* 1236, *contenente la proroga del termine di cui al Regio decreto-legge 27 aprile 1924, n. 556, per le dispense dal servizio di personale ferroviario* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 28 gennaio 1923, n. 143;
Visto il R. decreto 28 gennaio 1923, n. 153;
Visto il R. decreto 10 agosto 1923, n. 1824;
Visto il R. decreto 7 dicembre 1923, n. 2590;
Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3135;
Visto il R. decreto-legge 27 gennaio 1924, n. 172;
Visto il R. decreto-legge 27 gennaio 1924, n. 173;
Visto il R. decreto-legge 27 aprile 1924, n. 556;
Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto col Presidente del Consiglio dei Ministri e coi Ministri per le finanze e per la giustizia e gli affari di culto;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il termine del 30 giugno 1924 fissato nel R. decreto-legge 27 aprile 1924, n. 556, come limite per l'applicazione delle disposizioni sulle dispense del personale delle Ferrovie dello Stato, di cui i Regi decreti 28 gennaio 1923, n. 143; 28 gennaio 1923, n. 153; 10 agosto 1923, n. 1824, e sul conseguente trattamento di pensione e di indennità, viene portato al 31 dicembre 1924, ferme restando tutte le altre disposizioni contenute nel R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3135, e nei Regi decreti-legge 27 gennaio 1924, nn. 172 e 173.

Il presente decreto ha effetto dalla data del decreto stesso e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 16 agosto 1924, n. 192.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 giugno 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO — DE' STEFANI — OVIGLIO.

DECRETI MINISTERIALI 9 *marzo e 27 aprile* 1924, *riguardanti la nomenclatura e classificazione delle cose per i trasporti a P. V.* (1).

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI
DI CONCERTO COL
MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641:
Sentito il Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

Nella nomenclatura e classificazione delle cose a P. V. (volume II delle Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato) alla voce:

« *Barre o verghe di acciaio speciale* cioè acciaio contenente uno o più dei seguenti metalli: vanadio, tungsteno, cromo, molibdeno in quantità maggiore dell'1 % 45 — — — »,

sono da aggiungere le classi 51 per le spedizioni vincolate al peso minimo di 5 tonnellate e 53 per le spedizioni vincolate al peso minimo di 10 tonnellate.

(1) Pubblicati nella *Gazzetta ufficiale* del 7 agosto 1924, n. 185.

Art. 2.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 9 marzo 1924.

Il Ministro per i lavori pubblici:
CARNAZZA.

Il Ministro per le finanze:
A. DE' STEFANI.

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI
DI CONCERTO COL
MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Sentito il Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

Nella nomenclatura e classificazione delle cose a P. V. (volume II delle Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato) deve essere aggiunta la voce:
— cunicoli per la protezione di cavi sotterranei 64, 68, 74, 75.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 27 aprile 1924.

Il Ministro per i lavori pubblici:
CARNAZZA.

Il Ministro per le finanze:
A. DE' STEFANI.

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI
DI CONCERTO COL
MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Sentito il Commissario straordinario delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

Nella nomenclatura e classificazione delle cose a P. V. (volume II delle Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato) deve essere aggiunta la voce: Saggina (steli di) — vedi alleg. 7, categ. 4ª ... 55, 64, 66, —

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 27 aprile 1924.

Il Ministro per i lavori pubblici:
CARNAZZA.

Il Ministro per le finanze:
A DE' STEFANI.

Errata-corrige.

Nomenclatura dei conti dell'esercizio 1924-25.

A pag. 82, l'annotazione che trovasi di fianco al conto 106, partitario 1326, dev'essere depennata e posta invece di contro al precedente partitario 1325.

COMUNICATI

Esame di concorso a posti di Capo Deposito di III classe.

(Art. 49 del Regolamento del personale).

E' indetto un esame di concorso a 15 posti di Capo Deposito di 3ª classe per la trazione a vapore.

Il concorso avrà luogo fra Macchinisti della trazione a vapore che non abbiano superato l'età di 45 anni alla data del presente avviso e che alla data stessa, siano stati esperimentati nelle funzioni temporanee di Capo Deposito per un tempo superiore a 180 giorni complessivamente nei vari periodi.

L'esame sarà tenuto secondo le norme approvate dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920, pubblicate nel *Bollettino Ufficiale* n. 44 del 28 ottobre 1920, pag. 734.

Le ammissioni agli esami verranno decise dalle Commissioni locali di avanzamento, e gli eventuali reclami per mancata ammissione saranno dai Capi Compartimento trasmessi al Servizio Materiale e Trazione per l'inoltro, con le informazioni ed il parere, al Servizio Personale e Affari Generali, che provocherà le decisioni superiori.

I Macchinisti che si trovano nelle condizioni volute e che intendono di partecipare al concorso dovranno presentare, per il tramite gerarchico, apposita domanda non oltre il 15 settembre 1924.

Agli agenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei Capi immediati, dove e quando avranno luogo gli esami.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale si rende noto che S. E. il Ministro in data 6 giugno 1924 ha accettato le dimissioni del commesso i. p. FORNACIARI Bruno — 219004 —, della Sezione Movimento e Traffico di Bologna, con decorrenza 30 aprile c. a., in applicazione dell'art. 164 R. P.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Ordine di servizio n. 5V

Vendemmia 1924.

1. *Disposizioni generali.* — Per i trasporti inerenti alla prossima vendemmia dovranno essere osservate le disposizioni seguenti, nonchè le speciali prescrizioni che saranno diramate dalle Sezioni Movimento e Traffico, per quanto può interessare singolarmente le rispettive circoscrizioni.

Agli effetti del presente ordine di servizio, il periodo della vendemmia si inizia alle ore 0 del 1° settembre e si chiude alle ore 24 del 15 novembre.

2. *Accettazione dei recipienti vuoti - Indirizzi - Marche.* — I recipienti destinati al trasporto delle uve e del mosto dovranno essere in buona condizione e muniti di marche ed indirizzi.

Le marche devono constare di almeno due lettere dell'alfabeto, con un numero progressivo. Le marche ed i numeri dovranno essere bene appariscenti, in caratteri indelebili sulle pareti o sui fondi dei recipienti. Le marche vecchie dovranno, a cura dei mittenti, essere raschiate completamente, anzichè annullate con un tratto di pennello.

L'indirizzo dovrà essere solidamente applicato con colla o con chiodi sui recipienti di legno od attaccato a tavolette di legno o a pezzi di cuoio assicurati con robusta funicella ai recipienti di altro genere.

Le marche ed i numeri dovranno essere segnati con tutta precisione sui documenti di trasporto, sui quali dovrà essere altresì specificata la vera qualità dei recipienti, cioè se botti, barili, tinozze, tini, bigonce, ceste, cestoni, casse, ecc., esclusa quindi ogni indicazione generica.

I recipienti saranno accettati soltanto in porto affrancato.

3. *Chiusura delle botti e dei barili.* — Le botti, i barili e gli altri recipienti contenenti mosto od uva pigiata con mosto non dovranno essere scoperchiati.

Le botti ed barili non dovranno essere interamente riempiti e completamente tappati, ma muniti di un cannello sporgente, ovvero di altri apparecchi atti a dare sfogo ai gas derivanti dalla fermentazione. Tale modo di condiziona-

tura dovrà essere fatto risultare dal mittente nell'apposito spazio della lettera di vettura, come è indicato al punto seguente.

4. *Responsabilità - Dichiarazione di garanzia.* — A sensi dell'art. 53 delle Condizioni e Tariffe, non potranno essere attribuiti a colpa dell'Amministrazione i danni che possano derivare alla merce in dipendenza delle condizioni in cui la medesima si trova all'atto della spedizione o del modo col quale è stata caricata; epperciò nei casi di condizioni anormali della merce o del carico, le stazioni dovranno esigere dallo speditore il rilascio delle prescritte dichiarazioni di garanzia, così formulate:

« *Il sottoscritto dichiara di aver consegnato la spedizione* « *nelle seguenti condizioni*: *Fusti non completamente tap-* « *pati* » ovvero « *Fusti caricati anormalmente* » ovvero « *Fusti non completamente tappati e caricati anormalmen-* « *te* » ovvero « *merce bagnata di acqua piovana o in con-* « *dizioni di troppa maturanza o di appassimento* » ovvero in quelle altre condizioni anormali che risultassero all'atto della spedizione.

5. *Tenuta in evidenza del movimento dei trasporti vendemimali.* — Per tutta la durata della vendemmia, le stazioni dovranno tenere costantemente in evidenza l'esatto movimento dei carri di uva e mosto e di recipienti vuoti, in partenza, in arrivo ed in transito ed accertarsi, in fine di ogni giornata, che nessun trasporto vi si trovi in ritardo.

Qualora qualche carro risultasse in ritardo, le stazioni dovranno aver cura di inoltrarlo coi treni merci più rapidi e, occorrendo, anche coi treni viaggiatori, utilizzando la prestazione disponibile.

6. *Domande e forniture dei carri.* — Le domande di materiale dovranno essere limitate al quantitativo occorrente per il carico di un giorno; nè dovranno accettarsi, per uno stesso giorno richieste dagli speditori per una quantità di carri superiore alla potenzialità dei binari di carico.

Non si dovranno accettare domande di carri-serbatoi da vino dell'Amministrazione ferroviaria di Stato, inquantochè quelli esistenti sono adibiti esclusivamente ai trasporti di acqua.

Non si dovrà esigere il deposito anticipato (caparra) per la richiesta dei carri, ma resta fermo il diritto dell'Amministrazione di esigerne il pagamento, quando gli speditori non osservino le disposizioni circa la regolare è tempestiva uti-

lizzazione dei carri di cui l'art. 33 delle Condizioni e tariffe.

I trasporti inerenti alla vendemmia verranno considerati, nell'ordine di precedenza per la fornitura dei carri, di cui al punto 1° dell'Ordine di servizio n. 79-1923, *nel* 1° *gruppo di trasporti.*

Le stazioni vigileranno che non si verifichino illeciti accaparramenti di carri ed in casi di abusi, oltre ad esigere il pagamento del deposito, ne informeranno prontamente la propria Sezione Movimento e Traffico.

I trasporti di uva fresca in casse o ceste dovranno essere caricati in carri coperti.

Quelli di mosto ed uva fresca o pigiata con mosto in botti, tini, bigonce o navasse, sono ascritti al gruppo 1° della categoria 7ª dell'allegato 7 alle Tariffe e come tali vanno caricati in carri scoperti senza copertone.

7. *Uso dei carri-serbatoi privati.* — Per i trasporti in carri-serbatoi privati, si richiamano le stazioni all'osservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento pei carri privati.

Il carico del serbatoio dovrà essere compiuto a cura e spese del mittente e fatto in modo continuo e contemporaneo per tutte le bocche di carico, usando tutti i mezzi adatti per sollecitarlo.

Le operazioni di carico dovranno essere compiute entro i termini di tariffa, decorrenti dal momento in cui il carro sarà posto sul binario di carico a richiesta della Ditta interessata.

Qualora il carico iniziato non venga ultimato entro il termine stabilito oppure quando, ultimato il carico, i serbatoi sostino per motivi attribuibili alle Ditte speditrici, saranno dovuti i diritti di sosta stabiliti dalle vigenti Condizioni e tariffe.

Ad evitare intralci al regolare svolgimento del servizio, qualora l'operazione di carico non venga iniziata entro il termine prescritto la stazione dovrà togliere il veicolo dal binario di carico, a meno che lo speditore chieda che il serbatoio sia lasciato a sua disposizione sul detto binario ed al soddisfacimento della richiesta non ostino difficoltà di servizio; ma in tal caso per tutto il periodo dalla scadenza del termine concesso per il carico fino all'ultimazione del medesimo saranno dovuti i diritti di sosta a termini di tariffa.

Qualora dopo essere stato tolto dal binario di carico un serbatoio venga, a richiesta dello speditore, posto nuova-

mente sul detto binario, lo speditore avrà diritto ad un nuovo termine di carico e, per la manovra supplementare, dovrà pagare una tassa fissa di L. 4, in analogia a quanto è stabilito dal punto 69 dell'Istruzione per l'applicazione delle Condizioni e tariffe per le concessioni di carico e scarico in punto determinato.

Per le giacenze dei serbatoi carichi nelle stazioni destinatarie, si applicheranno le tasse di sosta a norma di tariffa.

Nessuna tassa di sosta si dovrà esigere per la giacenza dei serbatoi vuoti sui binari di ricovero delle stazioni; però TRASCORSO l'ottavo giorno dall'arrivo di un serbatoio vuoto, se non è stato effettuato lo svincolo ed iniziato il carico, la stazione, salvo diversa disposizione del proprietario, dovrà spedire il serbatoio alla località di deposito.

Nel caso di spedizioni di mosti e uve pigiate, a prevenire la dispersione della merce per effetto dell'aumento di volume prodotto dalla fermentazione, il riempimento dei serbatoi dovrà essere limitato ai 5/6 della loro capacità.

8. *Inoltro dei copertoni privati.* — Allo scopo di facilitare la protezione dei trasporti di uve e mosti con copertoni privati, per tutta la durata della vendemmia, le stazioni restano autorizzate ad accettare per l'inoltro *come bagaglio* con treni viaggiatori (esclusi però i diretti ed i direttissimi) *i copertoni di proprietà privata* che gli interessati vogliono spedire ai luoghi di carico delle uve e dei mosti.

Tali spedizioni dovranno essere tassate coi pezzi stabiliti dall'art. 77 delle Tariffe, classe II.

Tanto sullo scontrino quanto sul foglio di via e sulla matrice relativi a ciascuna spedizione dovrà essere praticata l'indicazione « *copertone privato* », e ciascun collo deve portare il nome, cognome ed indirizzo del destinatario, oltre l'indicazione della stazione cui è diretto.

9. *Calzatoie speciali.* — Per assicurare i fusti contenenti mosto, uva fresca o pigiata con mosto spediti in piccole partite, le stazioni dovranno impiegare le calzatoie speciali di cui all'Ordine di servizio n. 151-1912 attenendosi alle norme contenute nelle Circolari n. 53-1912 e n. 2-1914.

L'assicurazione dei fusti spediti a carro dovrà essere fatta a cura degli speditori, ai quali le calzatoie potranno essere vendute al prezzo di Lire 0,75 (centesimi settantacinque) cadauna.

10. *Carico di recipienti vuoti in carri coperti.* — In via eccezionale qualora i recipienti vuoti destinati a stazioni

poste nelle zone vinicole delle Puglie vengano caricati in carri coperti e non riesca possibile il carico di una spedizione in solo carro, mentre questa potrebbe essere contenuta tutta in un carro scoperto, si potranno impiegare due carri coperti, anche se utilizzati incompletamente. Per questi due carri dovranno compilarsi due distinte lettere di vettura e due fogli di scorta; ma, agli effetti della tassazione, dovranno considerarsi come facenti parte di una stessa spedizione, e ciò allo scopo di permettere agli speditori di fruire dei prezzi della classe 78 per il minimo di 5 tonnellate.

Per norma delle stazioni e degli Uffici di controllo, si dovrà praticare la seguente annotazione sulla lettera di vettura del secondo carro: *Parte e complemento della spezione n. . . . . . del . . . . . caricata nel carro* (serie, numero).

Sulla lettera di vettura del primo carro si dovrà pure accennare alla parte di spedizione caricata nel secondo.

11. *Esportazione uva dai Comuni filosserati.* — Rammentasi che le uve, a termini del decreto ministeriale 11 agosto 1902, tuttora vigente, non sono comprese nei divieti di esportazione dai territori filosserati o sospetti di infezione filosserica e possono liberamente esportarsi da detti territori, purchè prive di tralci, di foglie e monde di terra.

12. *Trasporti di uva fresca in porto assegnato.* — Eccezionalmente i trasporti a grande velocità di uva fresca in servizio interno o cumulativo italiano, potrano essere effettuati anche in porto assegnato.

Da tale concessione restano quindi esclusi i trasporti a P. V. e quelli destinati all'estero, eccezione fatta per le spedizioni eseguite in base a concessione speciale.

13. *Trasporti di uve in ceste e casse a carro.* — Per facilitare i trasporti dell'uva in ceste e casse ricolme e coperte con tela o con fronde, si concede che i mittenti, valendosi cavalletti di legno, od altri attrezzi, dispongano le ceste e le casse a più piani nei carri.

Il mittente dovrà rilasciare dichiarazione di garanzia così concepita: « *Il sottoscritto dichiara di aver consegnato la spedizione nelle seguenti condizioni*:

« *Ceste o casse caricate in modo anormale* ».

La tassa sarà computata sul peso complessivo dell'uva e degli attrezzi, in base alle tariffe ordinarie od eccezionali vigenti per l'uva fresca.

Sui documenti di trasporto si dovranno sempre riportare in modo chiaro e preciso la qualità e quantità degli attrezzi di carico di cui sopra, nonchè dei copertoni, tele e tende, e degli altri oggetti di proprietà dei mittenti, destinati a coprire e ad assicurare il carico.

I destinatari, all'arrivo dell'uva, dovranno ritirare gli attrezzi e potranno effettuarne le rispedizioni gratuitamente, a sensi ed alle condizioni dell'art. 36 delle Tariffe.

14. *Manovre.* — Richiamasi l'attenzione delle stazioni sulla necessità che le manovre, e specialmente quelle a gravità, siano sempre eseguite con ogni cautela, allo scopo di evitare avarie di fusti e dispersioni di merce. Ricordasi inoltre il divieto assoluto di effettuare manovre a spinta quando trattasi di carri contenenti fusti pieni.

15. *Trasporti di vinaccia.* — Le disposizioni contenute nel presente ordine di servizio si applicano anche alle spedizioni di vinaccia (ammasso di vinaccioli, graspi e bucce dell'uva spremuta), agli effetti dell'ordine di precedenza nella fornitura dei carri e dell'inoltro dei trasporti, nonchè per l'invio, come bagaglio, dei copertoni di proprietà privata che gli interessati intendessero eventualmente di spedire ai luoghi di carico della vinaccia.

16. *Sorveglianza sui trasporti.* — Per la sorveglianza dei carri carichi di uve e mosti in composizione ai treni, si richiama la rigorosa osservanza delle prescrizioni contenute nell'Appendice all'Istruzione per il personale dei treni (edizione 1° marzo 1920).

Un'attiva particolare vigilanza dovrà essere esercitata nelle stazioni di partenza, in quelle di transito o di ricomposizione delle condotte e dei treni.

17. *Anormalità nei trasporti.* — Qualora in arrivo sorgano contestazioni per avaria dipendente da ritardo o da altra causa, le stazioni destinatarie dovranno computare i termini di resa, tenendo conto degli aumenti in vigore, per accertare se sussista effettivamente ritardo; quindi siavi o no ritardo, dovranno sempre compilare il verbale di accertamento con l'intervento di periti abili dai quali, in seguito ad apposita interpellanza, si dovrà fare stabilire, ove non esista sulla lettera di vettura dichiarazione di garanzia, se l'uva presenti *segni di malattia (peronospora), di troppa maturanza, di bagnamento precedente al carico o di appassimento per essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedizione.* Il perito od i periti saranno anche

chiamati a stabilire la data in cui l'avaria ebbe inizio e la susseguente sua progressività; la influenza che le circostanze e cause suaccennate possono avere avuto sull'avaria e se il ritardo, dato che sussista senza il concorso di quelle cause, avrebbe da solo potuto determinare l'avaria constatata, e, in un caso o nell'altro, in quale misura.

Si rammenta che il verbale ha soltanto lo scopo di constatare i fatti, non quindi quello di liquidare indennità, il che è riservato agli Uffici superiori. Le stazioni perciò debbono astenersi dal fare apprezzamenti sulla minore o maggiore attendibilità delle pretese delle parti e dall'assumere impegni che possano comunque vincolare l'Amministrazione a corrispondere indennizzi.

Qualora a destinazione si constatino avarie alle uve, spandimento di liquido per spostamento del carico (siano casse, ceste o fusti), si dovrà far dichiarare dai periti se lo spostamento avvenne per il naturale scuotimento del carro, per le pendenze della linea, per le inevitabili scose ed urti cui vanno soggeti i carri nelle molteplici manovre; fatti tutti inevitabili e inerenti al modo di trasporto e dei quali la ferrovia non può nè deve rispondere.

Soltanto degli urti straordinari e colposi può essere chiamata a rispondere la ferrovia. Quindi, qualora dalle parti si vogliano attribuire le avarie ad urti, si dovrà fare specificare e constatare dal perito se esistono dati speciali di fatto e tali da dimostrare che gli urti stessi o le scosse escano da quelli ordinari e inevitabili.

In casi di avarie di qualunque natura, che rivestano speciale importanza per l'entità del danno o per altre particolari ragioni, le stazioni dovranno darne avviso telegrafico alla rispettiva Sezione Movimento e Traffico, affinchè questa possa provvedere ai necessari accertamenti a mezzo di appositi funzionari.

18. *Trasporti per l'Estero.* — I trasporti di uva, mosto e vino diretti all'estero potranno essere effettuati, oltre che con carri ordinari:

a) con carri serbatoio Mv di proprietà privata, inscritti nel parco veicoli F. S.;

b) con carri serbatoio inscritti in parchi esteri e inviati in Italia a prendere carico a norma delle relative tariffe internazionali.

Per tali trasporti le stazioni si atterranno alle relative disposizioni speciali in vigore all'atto della presentazione della merce.

Le stazioni dovranno poi sempre curare l'assoluta nettezza, sia esterna che interna, non solo di tutti i carri, ma anche dei recipienti e specialmente dei fusti, in modo che niuna particella di foglie, di terra o di altre sostanze imbrattanti rimanga aderente ai recipienti e alle pareti dei carri, perchè, in caso diverso, le Dogane di confine potrebbero respingere i trasporti, giusta le disposizioni relative ai provvedimenti contro la filossera.

19. *Spedizioni per e dagli scali di Milano.* — Per i trasporti di uva fresca, uva pigiata e mosti durante la campagna vinicola, le abilitazioni delle stazioni di Milano restano stabilite come appresso:

Milano P. Genova è ammessa a ricevere trasporti a G. V. ed P. V. a carro ed a dettaglio limitatamente alle provenienze dal compartimento di Torino;

Milano-Centrale è ammessa a ricevere trasporti a carro ed a dettaglio eseguiti, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa, con treni diretti od accelerati;

Milano P. Vittoria è ammessa a ricevere e ad eseguire trasporti a G. V. a carro ed a dettaglio;

Milano Lambrate, Milano P. Romana, Milano S. Cristoforo sono ammesse a ricevere e ad eseguire trasporti a a G. V. ed a P. V. a carro ed a dettaglio;

Milano Farini, Milano Nuova Centrale sono ammesse a ricevere e ad eseguire trasporti a G. V. ed a P. V. a carro;

Milano P. Sempione, è ammessa a ricevere trasporti a P. V. a carro di solo mosto.

20. ***Abilitazione di Ofantino ai trasporti a G. V. ed a P. V.*** — Durante il periodo della campagna vinicola e non oltre il 31 ottobre, la stazione di Ofantino è ammessa ai trasporti di uva fresca, uva pigiata e mosto a G. V. a carro completo ed ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di uva pigiata e mosto a P. V., nonchè a ricevere trasporti a P. V. di recipienti vuoti destinati a trasportare prodotti vendemmiali.

21. *Servizio a G. V. a Genova P. Brignole.* — Il servizio a G. V. a carro completo per le uve e mosti (escluse le uve da tavola) in arrivo a Genova Piazza Brignole dovrà essere disimpegnato allo scalo P. V. di Terralba, anzichè allo scalo G. V.

22. *Servizio cumulativo con la Nord-Milano - Esclusione di Milano transito La Libreria dai trasporti a G. V.* —

Si richiama l'attenzione delle stazioni su quanto risulta a pag. 36 del Prontuario generale delle distanze chilometriche, circa la esclusione di *Milano transito La Librera dai trasporti* a G. V. e si fa perciò loro assoluto divieto di accettare per questi trasporti domanda d'istradamento pel transito predetto.

Sui relativi documenti di trasporto le stazioni dovranno esporre sempre, ed in caratteri ben chiari, il transito che le spedizioni devono seguire per passare sulle linee della Nord-Milano.

23. *Abilitazioni a G. V. a carico completo in tutte le stazioni.* — In relazione al punto 479 del bollettino commerciale n. 27-1921 le stazioni che dal Prontuario generale delle distanze risultano abilitate ai trasporti a P. V. A si intendono abilitate ai trasporti a G. V. a *carro completo.*

Per i trasporti destinati all'estero continuano a valere le abilitazioni a P. V. A risultanti dalle pubblicazioni in vigore.

24. *Cartellini, etichette, listini e documenti di scorta dei carri.* — Per facilitare il cómpito del personale di manovra e dei treni, pel sollecito inoltro dei trasporti a carro di uva e di mosto e nel contempo per evitare disguidi ed affrettare il pareggio, nei casi di eventuali mancanze di documenti si dovrà far uso dei cartellini mod. M. 242-*d* « Merci deperibili o deperibilissime » di cui all'Ordine di servizio n. 88, 1924.

In mancanza di tali cartellini si adopereranno quelli ordinari mod. M-242 o M-242-*b* sui quali dovrà essere incollato il listino mod. M-272-*c* recante l'indicazione « Merci deperibili o deperibilissime ».

Questi cartellini debbono essere applicati anche ai carri serbatoi carichi.

Nell'interno di ogni carro coperto o scoperto, con o senza copertone, dovranno essere collocati in un punto visibile ed assicurati ciascuno ad un recipiente, due cartellini speciali M-242 *c* per identificare lo speditore e il destinatario dei relativi trasporti.

Le stazioni che si trovassero ad avere eccedente un carro dovranno inoltrarlo a destinazione scortato da richiesta in servizio mod. C1-126 in base alle indicazioni risultanti dai cartellini esterni del carro medesimo o, mancando questi, in base a quelle risultanti dai cartellini posti nell'interno, avvertendone telegraficamente la stazione mittente, perchè possa provvedere all'immediato invio di un

duplicato dei documenti di trasporto direttamente a quella destinataria.

Qualora si renda necessario lo spiombamento del carro, le stazioni che vi procedono dovranno non solo far risultare sul foglio di scorta il movimento dei piombi, ma dovranno anche indicarne chiaramente la causa, e qualora riscontrassero anormalità nel carico, procedere alla verifica del peso e della merce, redigendo la prima parte del processo verbale.

Sul margine superiore destro dei documenti di trasporto e di scorta si dovranno applicare i listini mod. M-272-*c*.

Ai carri contenenti recipienti vuoti dovranno essere applicati i cartellini mod. M-212 o M 212*b*.

Per i trasporti a carro di prodotti vendemmiali e di recipienti vuoti le stazioni dovranno compilare il foglio di scorta M-145.

Il foglio itinerario M-167 dovrà essere emesso soltanto a scorta dei carri di uva da tavola.

25. *Imposta sul consumo del vino.* — Bollette d'accompagnamento e di spedizione. — In ottemperanza al R. decreto 12 luglio 1923, n. 1510 relativo al riordinamento dell'imposta generale sul consumo del vino, durante il periodo dal 15 agosto, per l'uva e per il mosto, e dal 1° ottobre per il vino, al 31 dicembre p. v., le spedizioni delle anzidette merci non devono essere accettate dalle stazioni se lo speditore non presenti, con gli ordinari documenti di trasporto, una *bolletta d'accompagnamento.* Sono autorizzati a rilasciare tale bolletta:

1° gli uffici tecnici di Finanza e le loro Sezioni distaccate;

2° le brigate della R. Guardia di Finanza;

3° le Dogane e le Sezioni di Dogana;

4° i Magazzini di deposito, gli Uffici di vendita dei generi di privativa ed i rivenditori degli stessi generi;

5° le Agenzie delle imposte e gli esattorri delle imposte;

6° gli Uffici del Registro;

7° i Ricevitori del Lotto;

8° gli Uffici postali;

9° i Municipi od i dipendenti Appaltatori del dazio consumo, o, dove occorra, gli altri Uffici pubblici designati dal Ministero delle Finanze;

10° i produttori e commercianti all'ingrosso, benintenso limitatamente ai trasporti di uva, mosto o vino di loro pertinenza.

Dalle disposizioni anzidette sono esclusi, salvo le speciali prescrizioni di cui ai successivi comma *a*), *b*), *c*), i trasporti di *uva da tavola*, di *vini tipici e speciali* quali il vermouth ed il marsala, di *vini spumanti* e simili, tanto se racchiusi in bottiglie quanto se spediti in qualsiasi altro recipiente, nonchè le spedizioni di *uva in quantità non eccedente i* 10 kg. *e di vino o mosto non eccedenti i* 10 *litri.*

Occorre invece, e ciò in ogni epoca dell'anno, la *bolletta di spedizione* emessa dall'Ufficio tecnico di Finanza, o da altri Uffici all'uopo designati dall'Amministrazione finanziaria, per i trasporti di:

a) vini diretti all'estero od alle Colonie italiane;

b) vini diretti ad una fabbrica di spirito o d'aceto;

c) vini spediti dai produttori ai commercianti all'ingrosso. Fanno eccezione i vini provenienti dall'estero, pei quali vale la *bolletta doganale.*

Per i vini diretti all'estero od alle Colonie italiane, oltre all'obbligo della bolletta di spedizione, ed a seconda che l'imposta generale sia già stata pagata oppur no, per cui spetti all'esportatore la restituzione nel primo caso o l'abbuono nel secondo, si rendono applicabili le stesse disposizioni in vigore per le merci ammesse alla restituzione od all'abbuono delle tasse interne di cui al § 3 della parte V del Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie.

Circa l'invio delle bollette di esportazione ai mittenti, sono da osservarsi le disposizioni di detto paragrafo.

Per le partite di uva, mosto o vino composte di più carri, deve essere presentata una separata bolletta d'accompagnamento o di spedizione per ciascun carro.

Gli estremi delle varie bollette che devono, secondo i casi, scortare i trasporti, sono da citarsi, a cura degli speditori, negli appositi spazi della lettera di vettura, e, per le spedizioni dirette all'estero, anche su tutti gli esemplari della « *Dichiarazione per le operazioni doganali* ».

Dette bollette dovranno essere unite saldamente e scortare il trasporto fino a destinazione per esser consegnate ai destinatari, se trattasi di spedizioni effettuate nell'interno del Regno; per le spedizioni dirette all'estero od alle Colonie Italiane, le bollette di cui si tratta devono essere sempre trattenute dalle stazioni di confine o dagli scali marittimi e dopo i prescritti riscontri doganali, essere rimesse agli speditori, cui occorrono per ottenere il discarico dell'imposta per le quantità di prodotti vinosi usciti dal Regno.

26. *Classificazione dei trasporti.* — I trasporti di uva e mosto in partenza dalle stazioni dei Compartimenti di Bari, Ancona e Bologna vengono classificati, in relazione alla loro destinazione, nei seguenti gruppi:

1° *gruppo* — carri oltre Foggia fino a Bologna;
— carri oltre Bologna verso Bagni della Porretta;
— carri oltre Bologna fino Ferrara (esclusa);
— carri oltre Bologna fino Verona (via Isola della Scala) ed oltre verso Aia e fino Brescia (esclusa).

2° *gruppo* — carri oltre Rimini fino Ferrara ed oltre verso Padova.

3° *gruppo* — carri oltre Bologna fino Parma;
— carri oltre Modena verso Mantova;
— carri oltre Parma verso Spezia.

4° *gruppo* — carri oltre Parma fino Brescia;
— carri oltre Brescia fino Bergamo (esclusa).

5° *gruppo* — carri provenienti da Foggia e da stazioni al sud di Foggia;
per Genova ed oltre verso Savona;
oltre Sampierdarena fino Piacenza (esclusa);
fino Rogoredo (esclusa), fino Mortara ed oltre verso Milano;
verso Novara-Luino e verso Novara-Borgomanero.

6° *gruppo* — carri oltre Parma fino Rogoredo (esclusa la diramazione di Piacenza verso Voghera);
— carri per Milano P. R. e Milano Farini;
— carri oltre Casalpusterlengo verso Pavia-Mortara.

7° *gruppo* — carri per Milano P. Genova e linea verso Mortara;
— carri per Milano P. V. e carri oltre Milano (esclusi quelli compresi nel gruppo 8°).

8° *gruppo* — carri per oltre Milano Farini verso Chiasso (escluse le diramazioni di Monza, Seregno e Albate Camerlata).

9° *gruppo* — carri oltre Borgo S. Donnino fino Treviglio;
— carri oltre Treviglio fino Milano Lambrate e Milano Nuova Centrale;
— carri oltre Treviglio fino Rovato (esclusa).

10° *gruppo* — carri diretti a stazioni della linea Treviglio (esclusa) - Bergamo - Lecco - Colico - Sondrio; Colico - Chiavenna; Monza (esclusa) - Lecco; Seregno (esclusa) - Bergamo; Albate C. (esclusa) - Lecco.

11° *gruppo* — carri provenienti da stazioni al nord di Foggia per oltre Piacenza verso Voghera.

(Salvo esplicita esclusione, le diramazioni intermedie di ciascuna linea s'intendono comprese nelle singole linee).

Le stazioni mittenti dei trasporti dovranno applicare a ciascun lato del carro e sulle apposite tabelle, una etichetta col numero in cifre arabiche del gruppo assegnato al carro col numero in cire arabfiche del gruppo assegnato al carro in relazione alla sua destinazione.

Queste etichette dovranno essere incollate solidamente, essendo della massima importanza che esse non abbiano a distaccarsi e di evitare che per effetto della loro mancanza i carri debbano essere scartati ai transiti.

Le stazioni di Foggia e Faenza dovranno applicare le etichette eventualmente mancanti e farne rapporto alla propria Sezione Movimento e Traffico..

Per rendere più sollecita e sicura la scelta di tali numeri, il personale farà uso del libretto tascabile distribuito lo scorso anno contenente l'elenco in ordine alfabetico delle stazioni comprese negli undici gruppi precitati, coll'indicazione, in corrispondenza al nome di ciascuna località, del numero del gruppo alla medesima assegnato.

27. *Trasporti da e per le stazioni al sud di Foggia.* — Per il concentramento a Brindisi dei trasporti di uve e mosti, provenienti da stazioni della linea Brindisi-Gallipoli, dalle ferrovie Salentine e dalla stazione di Mesagne dovranno dalla Sezione Movimento e Traffico di Bari essere stabiliti i treni con i quali i trasporti stessi debbono inoltrarsi.

Per il concentramento a Foggia dei trasporti diretti al Nord, la Sezione di Bari richiederà alla Trazione l'effettuazione dei treni che a mano a mano si renderanno necessari tenuto conto dell'entità dei trasporti e delle ore di proseguimento dei trasporti stessi da Foggia. I treni da Brindisi dovranno avere una prestazione di 820 tonnellate.

28. *Condotte.* — Sulle linee nelle quali si addensano in maggiore quantità i trasporti vendemmiali, vengono previste speciali condotte i cui itinerari risultano dall'allegato al presente Ordine di servizio.

Sino a quando l'entità dei trasporti vendemmiali per le diverse direzioni è tale da potere essere smaltita con i treni ordinari, le Sezioni Movimento e Traffico regoleranno l'inoltro dei trasporti stessi secondo i criteri che verranno indicati per le formazione delle condotte, scegliendo i treni ordinari che, per la loro specializzazione, meglio si prestano allo scopo.

I treni ordinari prescelti verranno comunicati allē Sezioni Movimento interessate in transito ed in arrivo perchè assicurino l'ulteriore proseguimento dei trasporti.

Le condotte stesse sono specializzate per l'inoltro dei trasporti anzidetti, e perciò non debbono essere mai utilizzate promiscuamente con altri trasporti.

Qualora nel periodo della campagna vendemmiale le stazioni dovessero utilizzare eccezionalmente i treni delle condotte per l'inoltro di altri trasporti, dovranno avvisarne le stazioni capotronco interessate e le rispettive Sezioni Movimento e Traffico.

Per contro, le stazioni dovranno astenersi dell'utilizzare i treni ordinari pei trasporti vendemmiali pei quali sono stabilite le apposite condotte.

29. *Condotte ascendenti da Foggia.* — In partenza da Foggia vengono previste le condotte seguenti:

Condotte n. 10-12-14-16 *per Faenza.*

Queste condotte hanno una forza di trazione disponibile di 900 tonnellate sull'intero loro percorso e debbono essere composte in modo che i carri si trovino regolarmente raggruppati in relazione ai numeri loro applicati.

Fino a quando l'entità di detti trasporti non giustifichi l'effettuazione di tali condotte, le Sezioni di Bari ed Ancona prenderanno accordi per stabilire con quale treno la stazione di Foggia dovrà inoltrare i carri del gruppo 2°, e con quale treno i carri dei gruppi 1-3-4-5-6-7-8-9 10 e 11.

I carri per trasporti vendemmiali dovranno però in ogni caso essere raggruppati in relazione ai numeri loro applicati e formare nel treno unico gruppo.

La Sezione Movimento e Traffico di Bari dovrà dare disposizioni perchè, *ogni eccezione rimossa,* i carri con trasporti vendemmiali non partano da Foggia alla spicciolata

ed ogni trasgressione dovrà essere prontamente e severamente punita.

I carri di trasporti vendemmiali in arrivo a Castellammare Adriatico dalle stazioni al nord di Foggia e dalla linea di Sulmona, dovranno da Castellammare Adriatico essere riuniti per gruppi dli almeno 10 carri ed inoltrati con i treni merci ordinari od anche con le condotte stabilite qualora abbiano prestazione disponibile. La stazione di Castellammare Adriatico potrà trattenere i carri stessi anche 24 ore qualora possa formare apposito treno.

Le stazioni intermedie della tratta da Foggia a Rimini, che aggiungono carri alle condotte debbono ubicarli nei gruppi stabiliti ed ogni infrazione verrà rigorosamente punita.

30. *Condotte ascendenti da Faenza.* — Per i carri di trasporti vendemmiali in partenza ed in transito, vengono previste in partenza da Faenza le seguenti condotte:

Condotte N. 18-20-22 per Milano P. S. (carri dei gruppi 6-7-8 distinti per gruppi);

Condotta n. 24 per Bergamo, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio (carri dei gruppi 9 e 10 distinti per gruppi).

In partenza da Faenza viene pure istituita la condotta N. 26 per Chiasso, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, che la stazione di Faenza dovrà formare sempre quando il quantitativo dei carri appartenenti al gruppo 8° (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone, Desio) sia tale da raggiungere almeno le 500 tonnellate.

A tale scopo la stazione di Faenza dovrà trattenere i carri di cui sopra anche per 24 ore.

I trasporti diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone e Desio dovranno essere sempre inoltrati con le condotte N. 18-20-22 su Milano P. S.

L'inoltro dei carri dei gruppi 3-4-5-11 verrà effettuato con i treni merci ordinari e straordinari da stabilirsi dalla Sezione Movimento e Traffico di Bologna.

Le condotte N. 18-20-22 avranno una forza di trazione di 900 tonnellate, ma non dovranno avere però una composizione superiore ai 45 veicoli.

31. *Condotte ascendenti da Reggio Emilia.* — In partenza da Reggio d'Emilia vengono previste le seguenti condotte:

Condotte N. 28-30-32 per Milano P. S. (carri dei gruppi 6-7-8 distinti per gruppo);

Condotta N. 34 per Bergamo, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio (carri dei gruppi 9 e 10 distinti per gruppo);

Condotta N. 36 per Alessandria (carri del gruppo 11).

Viene istituita in partenza da Reggio d'Emilia pure la condotta N. 38 per Chiasso, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, che la stazione di Reggio d'Emilia dovrà formare sempre quando il quantitativo dei carri appartenenti al gruppo 8 (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone e Desio) siano di tale entità da raggiungere almeno le 500 tonnellate.

A tale scopo la stazione di Reggio d'Emilia dovrà trattenere i carri di cui sopra anche per 24 ore.

I trasporti diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone e Desio, dovranno, in ogni caso, essere inoltrati con le condotte N. 28-30-32 su Milano P. S.

Le condotte N. 28-30-32 avranno una forza di 900 tonnellate ma non dovranno però avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

32. *Disposizioni speciali per la composizione delle condotte* N. 24-26-34-38. — Allo scopo di assicurare che durante la campagna vinicola almeno una delle condotte n. 26 o 38 per Chiasso via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, venga effettuata il maggior quantitativo possibile di volte, la Sezione Movimento e Traffico di Bologna disporrà perchè la stazione di Faenza, ove non abbia materiale per formare la condotta n. 26, - comunichi a quella di Reggio d'Emilia il quantitativo dei carri del gruppo 8° (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone, Desio) da inoltrare, in modo che quest'ultima possa giudicare, tenuto conto dei propri trasporti, della opportunità di formare la condotta n. 38.

La sezione di Bologna stabilirà con quale treno i trasporti anzidetti dovranno essere inoltrati a Reggio d'Emilia.

La stazione di Borgo S. Donnino dovrà rettificare gli eventuali errori di composizione delle condotte 24 e 34, provvedendo perchè i gruppi 9 e 10 siano sempre fra loro separati.

Le stazioni di Reggio d'Emilia e Borgo S. Donnino col materiale delle condotte 24 e 34 (carri del gruppo 9 e 10) dovranno formare, sempre che l'entità dei trasporti lo consenta, una di tali condotte esclusivamente con carri con uno solo dei due gruppi.

33. *Trasporti da Rubiera*. — La stazione di Rubiera, in base alle disposizioni particolari che riceverà dalla Sezione Movimento e Traffico di Bologna, appoggerà di massima a Reggio Emilia, per la ricomposizione, i propri carri di uva e mosto diretti verso Parma, ovvero formerà treni che da Reggio Emilia possano proseguire senz'altro coll'orario e colle funzioni assegnate alle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione, quando ciò fosse giustificato dalla entità e dalla destinazione dei trasporti.

34. *Condotte ascendenti da Mantova*. — In partenza da Mantova vengono previste le seguenti condotte:

Condotte n. 40-42 *per Milano P. S.* (*carri dei gruppi* 6-7-8 *distinti per gruppi*).

Condotte n. 44-46 *per Bergamo* (*carri dei gruppi* 9 *e* 10 *distinti per gruppi*).

Le stazioni di Soliera, Carpi, Rolo Novi, Gonzaga Reggiolo, Suzzara, Romanore appoggeranno a Mantova, per la ricomposizione, i carri di trasporti vendemmiali diretti verso Verona, verso Nogara e verso Piadena, seguendo le particolari istruzioni che verranno impartite dalla Sezione Movimento e Traffico di Bologna, sia per quanto riguarda i treni di inoltro, sia per i raggruppamenti da eseguirsi a sollievo di Mantova.

La Sezione Movimento e Traffico di Bologna disporrà, ove del caso, perchè le stazioni di Carpi, Rolo Novi, Suzzara formino treni appositi di trasporti vendemmiali che possano da Mantova proseguire coll'orario e colle funzioni delle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione.

I trasporti vendemmiali appartenenti al gruppo 4 verranno da Mantova inoltrati con i treni da stabilirsi d'accordo fra le Sezioni Movimento e Traffico di Bologna e Milano.

I trasporti vendemmiali in partenza dalle stazioni sopra indicate appartenenti al gruppo 11, verranno appoggiate a Modena che li inoltrerà a Reggio d'Emilia per essere aggiunti alla condotta n. 36.

35. *Materiale vuoto*. — Per l'invio verso le Puglie del materiale vuoto e dei recipienti vuoti destinati a prender carico di uve e mosti, le Sezioni Movimento e Traffico interessate prenderanno opportuni accordi per l'effettuazione, se del caso, di apposite tradotte.

36. *Ritardo dei treni delle condotte*. — Allorquando una condotta viaggia con un ritardo tale che possa perturbare

l'andamento degli altri treni, dovrà essere soppressa dalla prima stazione capo-tronco che incontra e fatta proseguire coll'orario di una condotta susseguente.

37. *Trasporti vendemmiali dal Piemonte.* — Per regolare l'andamento dei trasporti vendemmiali sulle linee Alessandria-Brà, Alessandria-Acqui, Alessandria-Casale, Ovada-Acqui-Asti, Castagnole-Asti-Casale, Novi-Tortona-Castel San Giovanni, le Sezioni Movimento e Traffico interessate, previ accordi fra loro e colle Sezioni Materiale e Trazione, dirameranno alle dipendenti stazioni le necessarie istruzioni di dettaglio.

I trasporti provenienti dalle stazioni di Calamandrana, Canelli, S. Stefano Belbo, Costigliole d'Asti, Castagnole Lanze, Neive e diretti a Torino ed oltre seguiranno la via di Bra, anzichè quella di Asti.

Quelli provenienti da Asti loco e transito e diretti Cavallermaggiore ed oltre verso Cuneo, seguiranno la via di Trofarello Carmagnola, anzichè quella di Castagnole-Brà. Quelli provenienti dalle stazioni di Nizza M., Alice Belcolle e Mombaruzzo, diretti a Mortara ed oltre, verso Milano ed oltre Casale M. verso Vercelli, seguiranno la via di Nizza M.-Asti-Casale M.-Mortara.

La stazione di Nizza Monf. tratterrà i carri provenienti dalle stazioni da Alba a Calamandrana e diretti alle località sopra citate fino a completare le stazioni disponibili dei treni che effettua su Asti; i restanti carri proseguiranno per la via anormale di Alessandria.

Per l'inoltro dei trasporti verso Asti, Casale M., Mortara. viene istituita la condotta N. 60 da Nizza M. a Milano P. Genova, la quale a Casale M. ed a Mortara troverà immediato proseguimento pei carri diretti verso Vercelli e verso Novara.

I carri che eccedessero la portata della condotta n. 60 dovranno essere appoggiati ad Alessandria.

Quelli provenienti da stazioni delle linee Bra-Cantalupo e Strevi-Cantalupo e diretti alle stazioni della linea Novi-Sampierdarena ed oltre, dovranno seguire la via di Alessandria.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giuletta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni-Bressana Bottarone.

Pel rifornimento di carri vuoti sono previste due condotte, N. 15 e 17, in partenza da Milano P. Sempione destinata l'una a Nizza M. (via Mortara-Casale M.-Asti), l'altra ad Alessandria (via Mortara-Torreberetti), le quali potranno

essere attivate solo in seguito ad invito dell'Ufficio Circolazione Veicoli.

38. *Disposizioni in caso di interruzioni di linee.* — In caso di interruzioni di linee dovranno essere osservate le particolari disposizioni che verranno impartite dalle Sezioni Movimento e Traffico.

39. *Statistica dei trasporti vendemmiali.* — Per poter seguire l'andamento dei trasporti vendemmiali, le stazioni dovranno compilare la *statistica giornaliera* dei carri, distinti per tipo, caricati con recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce. Per questa statistica le stazioni faranno uso dell'apposito quadro inscritto a tergo del mod. 127 e le Sezioni Movimento e Traffico ne riepilogheranno subito i dati su apposito prospetto da spedirsi giornalmente al Servizio Movimento e Traffico.

I carri ricevuti da altre Ferrovie o consegnati ad altre Ferrovie, dovranno essere compresi nella statistica delle stazioni F. S. a contatto, le quali li considereranno come carico o scarico locale. I carri in transito sulle linee F. S. non dovranno essere compresi nella statistica.

La statistica dovrà essere compilata per il periodo dal 1° settembre al 31 ottobre da tutte le stazioni dei Compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Genova, Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Reggio C.. Palermo; per il periodo dal 1° settembr eal 15 novembre da quelle dei Compartimenti di Bologna e Bari.

A campagna ultimata le Sezioni Movimento e Traffico invieranno al proprio Servizio una relazione particolareggiata sullo svolgimento dei trasporti vendemmiali.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 9, 11 e 18.

(Vedi *Ordine di servizio N. 5v–1924*).

ITINERARI DELLE CONDOTTE

Condotte ascendenti da Foggia.

STAZIONI	NUMERO DELLE CONDOTTE			
	10	12	14	16
Foggia	Q Q 1,49′	7514 8,46′	7524 19,25′	Y Y 22,40′
Termoli	5,49′ 6,05′	12,30′ 13,54′	0,29′ 1,10′	2,07′ 2,47′
Castellammare Adriatico	10,19′ 7502 11,35′	18,15′ 18,57′	5,04, 6,15′	6,18′ 8,40′
Ancona	18,33′ 9354 20,35′	2,50′ 9328 3,55′	13,30′ 9346 14,30′	15,04′ 9350 17,30′
Falconara M.	20,55, 20,57′	4,14′ ′	14,50′ 15,02′	17,50′ 17,51′
Rimini	23,58′ 7002 0.12′	7,13′ 7044 8,36′	19,04′ 7102 20 —′	21,29′ 7116 23 —′
Faenza	2,20′	10,44′	22,08′	1,08′

Condotte ascendenti da Faenza.

STAZIONI	Numero delle condotte				
	18	20	22	24	26
Faenza	7004 2,49′	7054 12,49′	7112 0,25′	7082 18,25′	7116 1,13′
Bologna Smistamento	4,44′ 7514 5,58′	14,44′ 7544 15,48	2,20′ Y Y 3,24′	20,20′ 7562 22,22′	3,08′ 7510 4,40′
Reggio d'Emilia	8,09′ 8,11′	18,25′ 19,14′	5,06′ 5,28′	0,28′ 0,33′	7,21′ 7,23′
Parma	9,05′ 9,25′	20,08′ 20,18′	6,06′ 6,40′	1,27′ 1,37′	8,17′ 7512 8,56′
Borgo S. Donnino	10,09′ 11,02′	21,02′ 21,35′	7,12′ 7,58′	2,21′ 8176 4,19′	9,40′ 8186 10,25′
Piacenza	12,10′ Q Q 12,40′	22,43′ 8468 23,40′	8,46′ 10,40′		
Rogoredo	14,46′ 6062 *bis* 14,30′	1,44′ 9852 2,18′	12,55′ 9826 *rit* 12,52′		
Milano P. R.	14,53′ 9710 15,15′	2,33′ 2,35′	13,33′ 13,35′		
Milano P. S.	15,50′	3 —′	14,—′		
Cremona				6,04′ 6,09′	11,48′ 8184 13,09′
Treviglio				9,20′ 8141 9,59′	15,28′ 8147 16,11′
Bergamo				10,58′	17,19′ 9606/8116 17,40′
Seregno					20,40′ 9412 21 —′
Chiasso					22,23′

Condotte ascendenti da Reggio d'Emilia.

STAZIONI	NUMERO DELLE CONDOTTE					
	28	30	32	34	36	38
Reggio d'Emilia	**7500** 3 —′	**7524** 10,56′	**7550** 20,59′	**7518** 10 —′	**7554** 23 —′	**7532** 14,08′
Parma	3,54′ 4,12′	11,50′ 12,56′	21,53′ 22,20′	10,54′ 11,19′	23,54′ 0,02′	15,02′ 15,10′
Borgo S. Donnino	4,56′ 5,04′	13,40′ 14,04′	23,04′ 23,10′	12,03′ **8190** 12,26′	0,46′ 0,56′	15,54′ **8198** 16,51′
Piacenza	6,12′ **8438** 6,55′	15,12′ **8448** 16 —′	0,18′ **V V** 1 —′	↓	2,04′ **9918** 3,15′	↓
Rogoredo	9,12′ 9,14′	18,19′ 18,19′	3,07′ **9856** *rit* 3,03′	↓	↓	↓
Milano P. R.	9,33′ 9,35′	18,33′ **9718** 18,45′	3,33′ 3,35′	↓	↓	↓
Milano P. S.	10 —′	19,10′	4 —′	↓	↓	↓
Alessandria				↓	6,50′	↓
Cremona				13.51 **8186** 13,57		18,31′ 19,12′
Treviglio				16,19 * **8147** *rit* 16,11		[illegible] **815[illegible]** *rit* 22,15′
Bergamo				17,19		23,22′ **9590/8102** 4,21′
Seregno						6,30′ **9376** 6,56′
Chiasso						8,12′

* Effettuandosi il treno 8147 per la condotta 26, il materiale della condotta 34, viaggerà da Treviglio a Bergamo come 8147-*bis*.

Condotte ascendenti da Mantova.

STAZIONI	Numero delle condotte			
	40	42	44	46
Mantova	8366 4,05′	8382 15,47′	8370 7,25′	8376 13,42′
Cremona	6,24′ 8362 6,55′	19,17′ 8374 20 —′	11,29′ 4186 *bis*/8182 11,55′	16,55′ 8194′ 17,49′
Codogno	7,53′ XX 9,30′	21,04′ 8464 21,46′	↓	↓
Rogoredo	11,06′ 9820 *rit* 10,49′	23,27′ 9840 *rit* 9732 23,23′	↓	↓
Milano P. S.	12 —′	0,30′	↓	↓
Treviglio			14,29′ 8145 *rit* 14,21′	20,48′ 8151 21,02′
Bergamo			15,50′	22 —′

Condotta ascendente da Nizza Monferrato.

STAZIONI	Numero della condotta 60
Nizza Monferrato	**TM 1016** 4,35′
Asti	6,40′ **8408** 11,25′
Casale M.	13,29′ **8410** 14,46′
Mortara	15,40′ **8946** 16,13′
Milano P. Sempione	19 —′

Condotte discendenti da Milano P. Sempione a Nizza Monferrato ed Alessandria

STAZIONI	Numero delle condotte	
	15	17
Milano P. S.	**8953** 20 —′	**8941** 13,20′
Milano P. Genova	↓	↓
Mortara	22,45′ **8429** 23,29′	15,52′ **8809** 17,05,
Alessandria	↓	18,35′
Asti	2,12′ **8361** 3,27′	
Nizza Monferrato	4,18′	

Comunicazioni.

Gare, appalti, etc. per lavori e forniture

LAVORI E FONITURE	T. P. - Licitazione privata L. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Verniciatura travata metallica del ponte sul Brenta al 18+870 della linea Vicenza Treviso.	Cottimo	Ore 18 3 settembre 1924	20.000	Sezione Lavori Verona
Manutenzione armamento e sede stradale sulla linea Foggia-Lucera.	L. P.	Ore 11 25 agosto 1924	90.000	Sezione Lavori Foggia
Sistemazione dei bacini di carico del canale del Rochemolles a Bardonecchia.	L. P.	Ore 12 25 agosto 1924	177.000	Ufficio Costruzioni Idroelettriche di Bardonecchia
Costruzione di una tettoia metallica nella Stazione di Bologna Centrale.	L. P.	Ore 12 6 settembre 1924	450.000	Sezione Lavori Bologna
Lavori di risanamento di alcuni tratti della piattaforma stradale del tronco Cianciano-Magazzolo.	L. P.	Ore 16 6 settembre 1924	222.000	Direzione Eserc. Ferr. Secondarie (Gruppo Sicilia) Palermo
Fornitura delle paratoie per il bacino di compenso a valle della Centrale del Sagittario	T. P.	31 agosto 1924	—	Ufficio Costruzioni Idroelettriche di Anversa Scanno
Rinnovamento binario dei treni dispari fra le Stazioni di Montebello Vicentino e Perino sulla linea Verona Venezia.	L. P.	Ore 12 5 settembre 1924	220.000	Sezione Lavori Verona

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Rinnovamento binario dei treni pari fra la stazione di Palazzolo dello Stella ed il vecchio confine della linea Portogruaro Monfalcone.	L. P.	Ore 18 29 agosto 1924	270.000	Sezione Lavori Udine
Impianto di uno scalo merci di tipo agricolo con mandriolo per bestiame nella fermata di Enas.	L. P.	Ore 11 10 settembre 1924	80.000	Sezione Lavori Cagliari
Manutenzione dell'armamento e della sede stradale della linea Cerignola-Campagna Cerignola.	L. P.	Ore 11 20 agosto 1924	35.000	Sezione Lavori Foggia
Costruzione di un nuovo pozzo di aspirazione, prolungamento della galleria filtrante e sistemazione locali squadra rialzo a Catania Acquicella.	L. P.	Ore 16 5 settembre 1924	210.000	Sezione Lavori Catania
Lavori di terra, muratura e cemento armato e di altri occorrenti per costruire la nuova rimessa locomotive e le relative fosse a fuoco, previa demolizione della attuale rimessa, nonchè il marciapiede interbinario fra la 3ª e la 4ª linea in dipendenza dello impianto della 4ª linea nella stazione di Catanzaro M.	L. P.	2 settembre 1924	141.000	Sezione Lavori Reggio Calabria
Fornitura di n. 2 trasformatori trifasi 3000 K. V. A. 42-50 periodi 6000 - 5800 10.000 V.	T. P.	Ore 24 31 agosto 1924	—	Servizio Lavori e Costruzioni Uff. VII Roma

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata. T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	13.000	Ghiande in forro marca T. R. 10 1	T. P.	30-8-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° ROMA
»	2.500	Ganasce in ferro stampato			
»	1.000	Piastrine in ferro stampato			
N.°	8000	Pernotti portaisolatori completi	L. P.	2-9-1924	Id. Ufficio 3°
Kg.	26.000	Ottone in filo crudo	L. P.	5-9-1924	Id. Uificio 3°
Tonn.	20	Grasso minerale consistente	L. P.	9-9-1924	Id. Ufficio 2°
Kg.	3.500	Ceralacca da pacchi color citrino	L. P.	16-9-1924	Id. Ufficio 2°
N.°	2.600.000	Caviglie d'armamento marca 5	L. P.	19-8-1924	Id. Ufficio 3°
Tonn.	50	Olio fluido per motori	T. P.	19-8-1924	Id. Ufficio 2°
—	—	Sbarre manovrabili a distanza e di grembiali per dette	T. P.	27-8-1924	Id. Ufficio 3°
N.°	35.000	Piastroni d'armamento marca S. B 2.	L. P.	2-9-1924	Id. Ufficio 3°
N.°	1050	Tinte in panetti per disegnatori	T. P.	15-9-1924	Id. Ufficio 2°

Il Direttore Generale:
ODDONE.

SENTENZA

Contratti di trasporto internazionali - Carico eseguito dal mittente - Efficacia probatoria del processo verbale.

Nei contratti di trasporto internazionali la indicazione, apposta dal mittente sulla lettera di vettura, del numero e marca del vagone implica una presunzione jura et de jure *che il carico è stato da lui eseguito; non può farsi quindi luogo ad alcuna prova, e tanto meno alla testimoniale, allo scopo di dimostrare che il carico fu invece eseguito dagli agenti ferroviari (art. 2 addizionale* 15 *dicembre* 1899 *alla Convenzione di Berna, approvata con legge* 28 *dicembre* 1900 *- art.* 1341 *Cod. civ.). Il verbale di accertamento fa prova solo delle constatazioni materiali nel luogo e nel tempo della verificazione e non può avere influenza riguardo alla circostanza del carico (art.* 135 *tariffe* 25 *convenzione di Berna). La disposizione dell'art.* 8, *n.* 4 *della Convenzione di Berna (legge* 15 *dicembre* 1892, *n.* 710) *secondo la quale la lettera di vettura non fa prova contro le Ferrovie quanto al peso ed al numero dei colli se esse non li abbiano verificati, crea a favore delle Ferrovie una presunzione di irresponsabilità per la minor quantità di merce che risultasse in arrivo rispetto a quella dichiarata nella lettera di vettura.*

CORTE DI APPELLO DI VENEZIA. Sentenza 2 aprile-1° maggio 1924: Stiffoni ff. *pres.*, Padoa *est.*; FF. SS. contro Albarelli.

FATTO.

Nella citazione introduttiva 19 dicembre 1920 Albarelli Tullio esponeva che nel marzo gli fu spedito da Insbruk a Verona un vagone n. 163-306 di merce del peso di Kg. 6940, che giunta la spedizione si riscontrò mancante una cassa, un'altra completamente vuota e altre 4 manomesse con merce mancante; che essendo di Kg. 6940 il peso della merce spedita e quella della merce riconsegnata 6695, l'ammanco fu quindi di Kg. 245; che il suo reclamo amministrativo 6 aprile 1920 per essere indennizzato del valore di L. 4616.20 riuscì vano. Epperciò conveniva l'Amministrazione delle

FF. SS. avanti il Tribunale di Verona perchè fosse condannata al pagamento della indicata somma, con gli interessi commerciali dalla citazione e con le spese di lite.

In giudizio l'Amministrazione ferroviaria producendo fra l'altro la lettera di vettura recante il bollo della stazione di Innsbruck 13 febbraio 1920 e il verbale di accertamento 27 marzo 1920 della stazione di Verona P. V. opponeva non essere tenuta a rispondere del preteso ammanco, sia perchè dalla lettera di vettura risultava eseguito il carico dal mittente, sia perchè trattavasi di spedizione a carro completo e questo era giunto regolarmente chiuso, con integrità dei piombi della stazione di partenza.

L'attore insistendo principalmente per l'accoglimento della domanda in via subordinata chiedeva di provare per testi:

1) Che la merce in questione di cui la lettera di vettura e verbale di constatazione prodotti in causa dalle Ferrovie e che vi si mostrano, fu consegnata in perfetto ordine alle Ferrovie di Innsbruck e rimase in quei magazzini ferroviari parecchio tempo, per mancanza di carri vuoti, prima di partire.

2) che la merce di cui gli atti suddetti fu presentata all'attore Albarelli a Verona non sul carro originale, ma scaricata nel magazzino doganale.

La convenuta opponendosi ad una tale prova concludeva per la inammissibilità o quanto meno per il rigetto nel merito della domanda attrice, e con ciò per l'assolutoria di essa Amministrazione, spese rifuse, previa ammissione, occorrendo, del seguente capitolo di prova per testi: « Vero che il vagone di cui trattasi non fu a Fortezza neppure aperto da quella Regia Dogana, che si limitò ad apporvi i suoi piombi con i quali giunse a Verona, ove furono ritirati dal locale ufficio doganale così come esposto nel verbale di constatazione.

Il Tribunale con sentenza 27-30 dicembre 1922, sospesa ogni altra pronuncia sul merito e sulle spese, faceva luogo alla prova testimoniale sui due capitoli dell'attore. Indi l'appello delle Ferrovie con l'atto 7 marzo 1923 per dolersi che il Tribunale avesse fatto mal governo e delle circostanze di fatto e delle norme di legge ed in ispecie dell'art. 8 della Convenzione di Berna, e per ottenere in riparazion del giudicato, l'accoglimento delle conclusioni di primo grado. Resiste l'appellato Albarelli invocando l'integrale conferma.

DIRITTO.

Sostiene l'Amministrazione appellante il principio che per le vigenti convenzioni, relative ai trasporti internazionali,

in difetto di una positiva prova della quantità della merce consegnata per il trasporto essa non è tenuta a rispondere della differenza fra il peso della merce scaricata e quello dichiarato nella lettera di vettura, se il carico fu eseguito a cura del mittente e non risulta dalla lettera di vettura che l'Amministrazione abbia verificato il peso della merce. E, poichè ritiene di avere documentalmente dimostrata l'una e l'altra circostanza, lamenta che il Tribunale anzichè accogliere le sue eccezioni e mandarla assolta, abbia fatto luogo a una prova testimoniale dell'attore inammissibile in diritto e inconcludente.

Sono giusti i motivi e quindi fondato è il gravame. Invero l'art. 8 della Convenzione di Berna 14 ottobre 1890 approvata con la legge 15 dicembre 1892, n. 710, premesso che la lettera di vettura dopo l'applicazione del timbro di partenza a constatazione della accettazione della merce per la spedizione fa prova del contratto di trasporto, soggiunge nel 4° comma: « Tuttavia per ciò che concerne le merci che in conformità delle prescrizioni delle tariffe e delle convenzioni speciali, in quanto tali convenzioni siano autorizzate nel territorio dello Stato ove debbono essere applicate, sono caricate dal mittente, le enunciazioni delle lettere di vettura relative sia al peso che al numero dei colli, non faranno prova contro la Ferrovia se non in quanto la verifica di questo peso e del numero dei colli sia stata fatta dalla Ferrovia e constatata nella lettera di vettura ».

Allo stesso principio è informato l'art. 31, n. 3 della Convenzione in quanto esclude la rispondenza della Amministrazione Ferroviaria per l'avaria sopravvenuta a merci che, in virtù di prescrizioni o di tariffe o di convenzioni speciali intercedute col mittente, siano state caricate e scaricate da questo o dal destinatario.

Senonchè, tacendo così l'art. 8 come l'art. 31 sul modo della prova che il carico fosse stato eseguito dal mittente, alla lacuna riparava l'addizionale 13 dicembre 1899, approvata con la legge 23 dicembre 1900, n. 496, col prescrivere la menzione nella lettera di vettura del fatto che il carico sia opera del mittente e, al fine di una tale certezza col rendere obbligatorio all'art. 2 l'uso di prescritto modulo contenente apposita casella, nella quale, come in capo alla stessa è stampato: « se i vagoni sono caricati dal mittente, questi ivi deve ascrivere i numeri di detti vagoni ».

Nella specie la lettera di vettura recante il timbro 13 febbraio 1920 della stazione di Innsbruck, dove la merce fu consegnata dalla Società di Trasporto Gondrand per la spedizione a Tullio Albarelli di Verona, contiene scritta nella ap-

posita casella la indicazione del vagone 163-306. Parimenti rilevasi, a suo luogo nel documento, la dichiarazione del peso lordo della merce, 6940 Kg., senza che per alcun cenno risulti sia stato verificato dalla Ferrovia; e notevole è infine la spedizione del carro completo, accertata dalla menzione scritta « 1 vagone ».

Malgrado ciò il Tribunale, pur riconoscendo che si versi nei precisi termini previsti dalla Convenzione di Berna e sua Addizionale, ha creduto di far luogo alla prova testimoniale dell'attore, come intesa a dimostrare che il carico a Innsbruck, era stato eseguito dalla Ferrovia, avvisando che la indicazione del vagone nella lettera di vettura costituisca una presunzione *juris tantum* del carico della merce ad opera del mittente, tale quindi da poter essere vinta con una contraria dimostrazione. Ma la opinione è fondamentalmente errata e giustifica la critica della appellante. Ormai è generalmente accolta la massima che, pei trasporti ferroviari, l'atto scritto consistente nella lettera di vettura è necessario alla giuridica esistenza del contratto; che di conseguenza la convenzione coi suoi patti e le sue modalità deve tutta contenersi in tale atto, che quanto da esso non risulta è privo di valore giuridico, deve essere considerato come inesistente, non può essere altrimenti accertato, neanche nei rapporti fra contraenti; che, nessuna prova essendo ammissibile all'infuori di quella imposta dalla legge, tanto meno può farsi luogo alla testimoniale, di fronte al disposto dell'art. 1341 Cod. civ., che la vieta contro o in aggiunta al contenuto di atti scritti. In materia di trasporti ferroviari neppure può ammettersi una dimostrazione di errore circa la dichiarazione del carico eseguito dal mittente, dappoichè la legge si è fatta cura di indicare quali errori siano ammessi e possano rettificarsi, agli articoli 3 e 136 delle Tariffe ferroviarie, consentendo la rettificazione di erronee applicazioni di tariffe, e all'art. 106, ult. comma, quella di erronee dichiarazioni circa la quantità delle merci, all'unico effetto di correggere i prezzi di trasporto secondo la tariffa, e nel solo caso di merci spedite senza imballaggio e di erronee dichiarazioni accertabili a prima vista.

La convenzione di Berna, e la addizionale, obbligatorie, fra gli Stati contraenti per i trasporti internazionali nulla contengono che ferisca i principii e contraddica alle norme delle Condizioni e Tariffe, vigenti nel regno per i trasporti interni; ma stanno anzi a confermare, con le disposizioni relative alla dichiarazione del carico da parte del mittente, evidentemente prescritte a prevenire l'inconveniente di indagini e discussioni successive al trasporto, che su tal punto non è consentita una contraria prova.

Non dunque una presunzione *juris tantum,* come disse il Tribunale, sibbene *juris et de jure,* circa il carico eseguito ad opera del mittente, deriva dalla menzione nella lettera di vettura, con la indicazione del numero del carro, in conformità all'art. 2 della addizionale alla Convenzione di Berna; sicchè il documento solo potrebbe essere inpugnato mediante querela di falso, che conducesse ad escludere la autenticità dell'annotazione, attribuita al mittente o a chi per esso.

Ora l'Albarelli, mentre si è astenuto dal proporre querela, neppure ha disconosciuta la indicazione del numero del vagone nella lettera di vettura, tal che, con la dedotta prova non ha propriamente offerto di escludere che la indicazione sia stata apposta dal mittente o da suo incaricato, intendendo invece dimostrare che, malgrado la indicazione il carico sarebbe stato eseguito dalla Ferrovia; onde è palese che egli vorrebbe sottrarsi alle legali conseguenze della indicazione scritta, come se questa non esistesse.

Nè può essere posta nel nulla la indicazione per ciò che nella prima parte del verbale di accertamento, redatto alla stazione di Verona il 27 marzo 1920, leggesi che il carico fu eseguito dalla Amministrazione; non solamente per la possibilità, come il Tribunale ebbe ad accennare che l'impiegato procedente alla compilazione del verbale vi abbia inscritta detta dichiarazione senza aver prima esaminata la lettera di vettura, ma per doversi ritenere certo che ciò sia avvenuto, in quanto ripetesi del carico eseguito dal mittente fa piena fede la lettera di vettura.

D'altronde il verbale di accertamento, a sensi degli articoli 25 della Convenzione di Berna e 135 delle Tariffe, facendo prova soltanto delle constatazioni materiali nel luogo e nel tempo della verificazione, non poteva influire riguardo alla circostanza del carico, eseguito ad Innsbruck, perchè l'accertamento su tale punto esulava dalle constatazioni di fatto possibili a Verona. E a riconvincere della svista nella quale incorsero i verbalizzanti sta pure che invano si ricercherebbe nella lettera di vettura la dichiarazione che, nonostante la significativa iscrizione del numero del vagone nella apposita casella, il carico sia stato eseguito invece dalla Ferrovia. Ferma pertanto la realtà della dichiarazione relativa al carico eseguito dal mittente, certa è del pari l'altra condizione prevista dall'art. 8 della Convenzione di Berna, quella cioè che alla stazione di Innsbruck non fu fatta dalla Ferrovia la verifica del peso e del numero dei colli, e tanto meno constatata nella lettera di vettura. Vi è la indicazione pura e semplice del peso 6940 Kg. nella casella a

ciò destinata e la circostanza abbastanza frequente e facilmente spiegabile, che la cifra del peso sia scritta con matita copiativa, a differenza della maggiore parte delle indicazioni, scritte a penna, non autorizza a dubitare che non sia stata apposta dalla mittente ditta Gondrand, o per essa, come è probabile, da uno incaricato alla stazione, al momento del carico, il che anche spiegherebbe quella diversità di grafia, che all'Albarelli sembra tanto rilevabile.

Lo stesso attore poi non rifiuta quella indicazione in quanto enuncia il peso della merce del mittente, consegnata ad Innsbruck, che anzi a quella indicazione si attiene per giovarsene da essa movendo, per calcolare l'ammanco; ma, con vuota allegazione, mentre anche su ciò occorrerebbe una impugnativa di falso: contesta la autenticità, come se, quando pure fosse stato inscritto il peso da persona diversa del mittente, ciò bastasse a convertire quella indicazione numerica nella espressa dichiarazione della Ferrovia di constatazione da essa fatta del peso, giusta l'art. 8 della Convenzione di Berna.

Invano l'Albarelli si sforza di evitare l'applicazione della norma in quanto sancisce che, nel concorso delle condizioni indicate (carico eseguito dal mittente e mancata verificazione del peso da parte della Ferrovia) le enunciazioni della lettera di vettura, relative al peso e al numero dei colli, non fanno prova contro la Ferrovia, sostenendo che ciò valga non già tutte le volte che la merce sia effettivamente caricata dal mittente, ma solo quando il carico debba essere fatto dal medesimo obbligatoriamente.

La fallacia dell'argomento risulta palese solo che si legga per intero il citato art. 8 che comprende qualunque caso in cui le merci « sono caricate dal mittente », purchè ciò avvenga « in conformità delle prescrizioni delle Tariffe o delle convenzioni speciali in quanto tali convenzioni sieno autorizzate nel territorio dello Stato ove esse devono essere applicate ».

Sicchè l'articolo in esame non fa dipendere da obbligatorietà, ma semplicemente da legalità, la giuridica efficienza del carico eseguito dal mittente; e una tale legalità, non è nella specie disputabile, poichè le condizioni e le Tariffe vigenti nel Regno bene consentono il carico ad opera del mittente, a vagone completo, come fu stipulato dall'Amministrazione e risulta effettuato alla stazione di Innsbruck.

E' bensì vero che nel concorso delle condizioni previste dall'articolo della Convenzione di Berna, e dall'art. 2 dell'addizionale, sorge a favore della Ferrovia una presunzione di irresponsabilità, per la minor quantità di merce che risultasse in arrivo, rispetto a quella dichiarata nella lettera

di vettura; e che, ciò risolvendosi nell'inversione dell'onere della prova, al reclamante spetta insieme il diritto e incombe l'obbligo di fornirla. Ma non può dirsi che la deduzione testimoniale dell'Albarelli, inammissibile nella finalità di escludere il carico ad opera del mittente, sia idonea e concludente, per quanto altro contiene, a dimostrare che la merce caricata nel vagone fosse realmente del peso dichiarato di Kg. 6940, per modo che la Ferrovia debba rispondere di Kg. 245, riscontrati in meno all'arrivo. Fosse anche vera inizialmente la consegna alla stazione di Innsbruck della merce nel maggior quantitativo, una tale circostanza non potrebbe giuridicamente influire in quanto dallo stesso capitolo rilevasi che la merce sarebbe « rimasta in quei magazzini ferroviari parecchio tempo, per mancanza di carri vuoti, prima di partire ». Per le ragioni spiegate, dovendosi ritenere eseguito il carico dal mittente, solo da quel momento, con la perfezione della lettera di vettura, che quella dichiarazione di carico contiene e con applicazione del timbro della stazione di Innsbruck, e constatazione della accettazione della merce per la spedizione, giusta l'art. 8 della Convenzione di Berna, aveva vita il contratto di trasporto e principio la rispondenza della Ferrovia per un tale titolo. Ammesso pure che la stazione di Innsbruck abbia assunto il deposito e la custodia della merce, in attesa di potere mettere a disposizione del mittente il vagone per il carico, e fatta la ipotesi che manomissioni ed ammanchi sieno avvenuti durante la giacenza della merce in magazzino, riesce palese che al mittente sarebbe spettato di reclamare alla stazione stessa di Innsbruck per il danno sofferto, in dipendenza di quel particolare rapporto; ma non il destinatario Albarelli può avere azione di risarcimento contro le Ferrovie dello Stato, per un ammanco che fosse avvenuto precedentemente al contratto di trasporto internazionale.

Per le norme che disciplinano un tale contratto, poichè la dichiarazione del peso della merce nella lettera di vettura, senza verificazione e contestazione della Ferrovia, non fa prova contro l'Amministrazione, avrebbe dovuto l'Albarelli accertare in giudizio che la merce caricata dal mittente era di Kg. 6940, per desumere la realtà dell'ammanco e il suo diritto al risarcimento. Non essendo data nè offerta questa dimostrazione, manca la base per qualsiasi attribuzione di responsabilità a carico delle Ferrovie convenute; e arbitrariamente rimane ogni ipotesi di sottrazione che si intendesse avvenuta o durante il trasporto o nel tempo decorso dall'arrivo del carro a Verona alla riconsegna della merce al destinatario Albarelli. Altri punti dalle parti discussi

non potrebbero importare decisione diversa della lite. Vi è contrasto circa una annotazione nella lettera di vettura, alla colonna delle dichiarazioni varie, in lingua tedesca, che secondo traduzione fatta eseguire dalle Ferrovie e asseverata con giuramento dall'interprete, significherebbe: consegnata alla Ferrovia 1 cassa 698 di 21 kg. difettosa e pressochè vuota e casse delle quali parte difettose con assicelle de boli f. F. (cognome illeggibile).

Sostengono le Ferrovie che in ciò si abbia una dichiarazione di garanzia rilasciata dal mittente; mentre l'Albarelli non ammette provenga dal medesimo, sollevando ancora obbiezioni sulla grafia e sull'uso della matita copiativa, e dubitando persino esistesse quella annotazione, allorquando redigevasi il verbale di accertamento 27 marzo 1920 alla stazione di Verona, perciò che d'essa non è fatto cenno nell'apposito spazio destinato a trascrivere la dichiarazione di garanzia. Se si considera che la discussa annotazione nella lettera di vettura è poco appariscente, per la scrittura leggera e sbiadita, e che è in lingua tedesca, probabilmente non conosciuta dai verbalizzanti, non è difficile pensare che essi, se pur abbiano fatto osservazione, si siano trovati nella incapacità di comprendere che quella fosse una dichiarazione di garanzia, da trascrivere testualmente, come il modulo del verbale di accertamento vorrebbe. Ma si può ritenere dubbiosa la dichiarazione di garanzia a prescindere interamente da essa, senza che l'Albarelli si avvantaggi, bastando alla difesa delle Ferrovie le precedenti ragioni.

Altro punto di discussione si riferisce alla piombatura del carro, leggendosi nella prima parte del verbale di accertamento che il carro giunse con « 3 piombi della dogana di Fortezza ritirati dalla dogana di Verona e 2 della stazione di Innsbruck (dei quali segue la descrizione) ». Le Ferrovie, ritenendo aver con ciò dimostrata la integrità dei suggelli e quindi esclusa la possibilità di sottrazione di merce durante il viaggio, adducono avere assolto interamente ogni obbligo, con la consegna della merce trovata esistente nel vagone. Per converso l'Albarelli contesta la forza probante di codesti accertamenti, siccome non eseguita alla sua presenza, e quanto alla merce, obbietta che essa non gli fu presentata sul carro originale, ma scaricata nel magazzino doganale, come ebbe a dedurre nel 2° capitolo di prova per testi, ammesso dal Tribunale.

Osservasi che questa ultima circostanza, non contestata dalle Ferrovie, già risulta dalla prima parte del verbale redatta senza intervento dell'Albarelli, nella descrizione del fatto « allo scarico della merce »: sicchè la prova orale sa-

rebbe superflua. Non è però giuridicamente esatto che gli accertamenti dei verbalizzanti abbiano a ritenersi inattendibili, perchè eseguiti senza la presenza dell'interessato, soltanto restando che quelli accertamenti sarebbero suscettibili di una contraria prova. Qui, da un lato l'Albarelli non propone una specifica dimostrazione di mancanza o alterazione di piombi e dal canto suo la Ferrovia va oltre il segno, nel ritenere che gli accertamenti nel verbale,come enunciati, importino la assoluta certezza della esistenza in arrivo di tutti i piombi originari, non risultando dalla lettera di vettura quanti e quali fosse apposti al carro nella stazione di Innsbruck.

Nè il capitolo testimoniale dalla Ferrovia subordinatamente proposto, avrebbe precisa concludenza circa tal punto. Per tutto ciò, sarebbesi potuto considerare ancora la ammissibilità e la rilevanza di una prova che l'Albarelli avesse proposta sulla precisa quantità di merce caricata sul carro alla partenza, per indurre la responsabilità della Ferrovia relativamente alla quantità mancante all'arrivo, ma una tale dimostrazione non essendo proposta, rimane invulnerata a favore della Ferrovia la presunzione di irresponsabilità di cui all'art. 8 della Convenzione di Berna.

E sta la presunzione sebbene, nella prima e nella seconda parte del verbale di accertamento, i funzionari della Ferrovia abbiano fatto constare « la mancanza di una cassa, la esistenza di una cassa completamente vuota, e di altre quattro manomesse presentanti dei vuoti interni » dappoichè non essendosi nella lettera di vettura dichiarazione circa il numero e condizione delle casse caricate, ma semplicemente la indicazione che la merce era tutta compresa in « un vagone » nè essendo stata accertata dalla stazione di Innsbruck la quantità delle casse ed il peso, appare evidente che i verbalizzanti di Verona dovettero desumere da fatture o note dello stesso Albarelli la mancanza di una cassa, e quanto a quella vuota e ad altre manomesse dovettero attenersi alla materialità del fatto apparente, senza che una tale constatazione potesse importare responsabilità per la Ferrovia, in quanto la lettera di vettura, per le ragioni spiegate, non poteva far prova di mancanza attribuibile ad essa Amministrazione.

Devesi pertanto concludere che il Tribunale erroneamente fece luogo alla inammissibile prova dell'Albarelli e che, restando indimostrata la domanda del medesimo, giustamente la Ferrovia reclama di essere assolta.

Per le spese di entrambi i giudizi, è da farsi integra applicazione dell'art. 370 Codice procedura civile.

Anno XVII - N. 35 **28 Agosto 1924**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA — Ordini di servizio, Circolari e Comunicazioni *di durata determinata*:

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(1481) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Regio decreto-legge 19 ***luglio*** **1924,** ***n.*** **1242,** ***riguardante la composizione della Commissione centrale di avanzamento per il personale delle Ferrovie dello Stato.*** (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;
Visto il R. decreto-legge 23 maggio 1924, n. 869;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto con quello per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La Commissione centrale d'avanzamento per il personale addetto alle ferrovie dello Stato sarà presieduta dal direttore generale e sarà costituita dai vice direttori generali e dai dirigenti dei servizi centrali o loro sostituti.

In caso di assenza od impedimento del direttore generale, la Commissione sarà presieduta da un vice direttore generale all'uopo designato dallo stesso direttore generale.

Resta analogamente modificato l'art. 1 del R decreto-legge 23 maggio 1924, n. 869.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 19 luglio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

Mussolini — Ciano — De' Stefani.

Visto, *il Guardasigilli*: Oviglio.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 20 agosto 1924, n. 195.

REGIO DECRETO-LEGGE 19 *luglio* 1924, *n.* 1243, *concernente* ***la*** *unificazione della gestione delle linee ferroviarie di* ***Fiume*** *con quella delle Ferrovie dello Stato.* (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 22 febbraio 1924, n. 211, circa l'approvazione dell'accordo concluso fra l'Italia ed il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni, sottoscritto a Roma il 27 gennaio 1924, col quale si stabilisce che la città di Fiume ed il territorio attribuito all'Italia fanno parte integrante del Regno d'Italia:

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei nostri Ministri Segretari di Stato per le comunicazioni e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le ferrovie comprese nel territorio della città di Fiume, fanno parte della rete delle ferrovie dello Stato.

A partire dall'esercizio finanziario 1924-25 gli introiti e le spese delle linee e degli impianti ferroviari medesimi saranno inscritti nel bilancio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, restando unificata la gestione delle linee e degli impianti ferroviari stessi con quelli delle linee formanti la rete esercitata dalla detta Amministrazione.

Art. 2.

Il rimborso alla predetta Amministrazione delle ferrovie dello Stato del disavanzo relativo alle mentovate linee Fiumane, per il periodo 6 ottobre 1921-30 giugno 1924, sarà effettuato a carico del fondo inscritto al capitolo n. 450 « saldo della gestione delle linee ferroviarie delle nuove provincie »

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 20 agosto 1924, n. 195.

dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1923-24.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 19 luglio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 19 *luglio* 1924, *n.* 1244, *contenente modificazioni al R. decreto-legge* 22 *maggio* 1924, *n.* 868, *concernente l'istituzione del Consiglio di amministrazione e della carica di Direttore Generale per le Ferrovie dello Stato.* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596;
Visto il R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto col Ministro per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il quarto capoverso dell'art. 2 del R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868, è abrogato e resta sostituito dal seguente:
« I consiglieri appartenenti al personale ferroviario con-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 20 agosto 1924, n. 195.

tinuano nel loro ufficio. Per gli altri funzionari è in facoltà dei singoli Ministri di determinare, con propri decreti, che essi cessano di appartenere alle rispettive Amministrazioni, restando però, anche in tal caso, valutabile, ai fini di carriera e di pensione, il servizio prestato dai funzionari stessi in qualità di consiglieri di amministrazione nelle ferrovie dello Stato ».

Art. 2.

Il presente decreto ha effetto dal giorno della entrata in vigore del R. decreto 22 maggio 1924, n. 868 e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 19 luglio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO — A. DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Comunicati

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con provvedimento del sig. Direttore generale in data 21 luglio 1924 è stato licenziato il cantoniere in prova *Zevilli* Gaetano (235126), in base agli articoli 186-*e*) e 197 del precitato Regolamento, perchè « colpevole di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 28 marzo 1922 ».

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con provvedimento in data 25 luglio 1924 del sig. Direttore Generale, in applicazione degli articoli 186-*e*) e 197 del Regolamento precitato, è stato licenziato il Manovale in prova *Groppelli* Aldo — 193898 —, quale colpevole di assenza arbitraria dal servizio per oltre dieci giorni, dal 15 aprile 1924 in poi.

Ordine di servizio N. 103.

Cambiamento di nome della stazione di Poggio all'Agnello.

La stazione di Poggio all'Agnello della linea Campiglia Marittima-Piombino ha assunto la nuova denominazione di Populonia.

Di conseguenza, nella parte prima del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) nella parte II del Prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922 e edizione agosto 1923), nella Prefazione generale dell'orario generale di servizio, nei prontuari manoscritti delle distanze ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione di Poggio all'Agnello, si dovrà apportare conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 104.

Cambiamento di nome della stazione di SS. Cosma e Damiano-Castelforte.

La stazione di SS. Cosma e Damiano-Castelforte, della linea Sparanise-Gaeta Elena, ha assunto la nuova denominazione di « SS. Cosma e Damiano-Castelforte-Suio ».

Di conseguenza, nella parte prima e seconda del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », nei prontuari manoscritti delle distanze ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio, nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà portarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 105.

Alloggi al personale.

S. E. il Ministro delle comunicazioni, con decreto n. 427 del 25 luglio 1924, ha approvato le seguenti « Norme relative alle concessioni di alloggi al personale ai sensi del Capo V delle disposizioni sulle competenze accessorie (allegato *E* al R. decreto n. 2651 del 6 dicembre 1923).

Tali norme, depositate presso la Sezione Contratti della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato (Servizio personale e affari generali) con atto pubblico n. 75 di repertorio del 12 agosto 1924, registrato a Roma il 14 agosto 1924 al n. 3388 del registro n. 435 atti pubblici gratis, saranno d'ora in poi richiamate nei singoli atti di locazione e rese quindi obbligatorie per gli inquilini.

Il Servizio Lavori e Costruzioni è incaricato della distribuzione di dette norme agli uffici interessati.

NORME

relative alle concessioni di alloggi al personale ai sensi del capo V delle disposizioni sulle competenze accessorie (Allegato E al R. Decreto n. 2651 del 6 dicembre 1923).

SORVEGLIANZA, MANUTENZIONE, INVENTARI.

Art. 1.

I fabbricati e le parti di fabbricati adibiti ad uso alloggi per il personale, sono in consegna al Servizio Lavori e Costruzioni e per esso alle dipendenti Sezioni Lavori, le quali provvedono a tutto ciò che riguarda la manutenzione e le opere di sistemazione da eseguirsi sia a spese dell'Amministrazione, che dei concessionari, salva la competenza del Servizio Materiale e Trazione in ordine agli impianti di riscaldamento nei casi previsti dall'ordine di servizio n. 136-1923.

Sono a carico dell'Amministrazione la manutenzione e le riparazioni nei limiti stabiliti, dagli articoli 1605 e 1606 del Codice Civile.

Art. 2.

Gli alloggi debbono essere accettati dai concessionari nello stato in cui si trovano, senza pretendere modificazioni o lavori, salvo quanto riterrà necessario di fare l'Amministrazione a sua cura ed a sue spese, o per conto ed a spese del concessionario, o quanto riterrà di lasciar eseguire direttamente dal concessionario stesso a di lui carico.

Anche nel corso della concessione, il concessionario non può eseguire o far eseguire alcuna innovazione nei locali, nei relativi fissi ed infissi, ed in quanto altro fa parte integrante dei locali stessi, nei giardini o cortili senza il previo permesso scritto dell'Amministrazione, la quale si riserva il diritto di provvedervi per conto ed a spese del concessionario con personale di propria fiducia. A concessione finita, i lavori ed i miglioramenti di qualsiasi specie che fossero stati eseguiti non danno diritto ad alcun rimborso a favore del concessionario, e resteranno a totale beneficio dell'Amministrazione, la quale avrà anche il diritto di esigere, ove lo creda, e sebbene abbia dato il consenso di cui al precedente comma, che i locali siano rimessi in pristino

a cura e spese del concessionario, ovvero di provvedervi direttamente, rivalendosene poi sugli averi del concessionario medesimo.

E ciò senza pregiudizio del risarcimento degli eventuali danni pei lavori abusivamente eseguiti.

Art. 3.

Le riparazioni indicate nell'art. 1604 del Codice Civile saranno eseguite a cura e spese del concessionario. Quelle che si rendessero necessarie per effetto di negligenza o di uso indiscreto da parte del concessionario, quali l'ostruzione delle condutture degli acquai, dei lavatoi, delle canne delle immondizie, delle latrine e simili, o i danneggiamenti in genere nei locali concessi, saranno eseguiti dall'Amministrazione a spese del concessionario stesso.

E' vietato di sostituire, anche provvisoriamente, i vetri rotti con carta od altro. Nel caso di rottura cagionata dalla grandine a vetri applicati su finestre non difese da persiane o da sportelli esterni, o prodotta da qualche altro accidente straordinario o di forza maggiore, e senza responsabilità del concessionario, questi deve, appena avvenuto il danno, e non oltre il giorno successivo, denunziarlo all'Amministrazione con le modalità previste dall'art. 20 per le decisioni che riterrà di prendere. In caso di mancata denuncia nel termine e nelle forme suindicate, l'obbligo della sostituzione dei vetri resta sempre a carico del concessionario.

La pulizia delle canne dei camini, dei caloriferi e delle stufe è fatta a cura dell'Amministrazione, e la spesa relativa sarà addebitata ai concessionari ripartendola fra loro in ragione dei mesi di occupazione degli alloggi e del numero delle canne.

Art. 4.

Ogni Sezione Lavori terrà al corrente un registro di tutti gli alloggi delle rispettive circoscrizioni (esclusi gli edifici ad uso di dormitorio) ed i disegni di esecuzione dei fabbricati relativi.

Per ogni fabbricato, parte di fabbricato, o gruppo di fabbricati, dovranno indicarsi nel registro:

a) l'ubicazione, la struttura e conformazione, e le dipendenze;

b) la data di inizio e di ultimazione delle costruzioni;

c) il conto e la quota di costo dell'area e dei lavori per la costruzione principale e per le dipendenze;

d) il costo risultante per ogni metro quadrato di aerea coperta e per ogni metro cubo di costruzione;

e) il numero degli appartamenti, dei relativi vani principali ed accessori;

f) il canone determinato per ciascun alloggio ai sensi del primo e secondo comma del successivo art. 31;

g) l'ufficio a disposizione del quale, ai sensi del successivo art. 7, è eventualmente messo ciascun appartamento per l'assegnazione agli agenti dipendenti dall'ufficio stesso;

h) il canone effettivamente corrisposto dall'agente che eventualmente occupi l'alloggio in base all'art. 33 ed al 1° e 2° capoverso dell'art. 34 dell'allegato *E* al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651;

i) la superficie del terreno ad uso orto o giardino eventualmente concessa come annessa all'alloggio ed il maggior canone corrisposto dall'agente per tale concessione ai sensi del successivo art. 9.

Art. 5.

A cura delle Sezioni Lavori saranno effettuate, almeno due volte all'anno, delle visite agli alloggi per constatarne lo stato, e il modo in cui sono tenuti e adottare i provvedimenti del caso.

Art. 6.

Quando si abbiano gruppi importanti di alloggi, della relativa sorveglianza potranno essere specialmente incaricati dai Capi delle competenti Sezioni Lavori, agenti tecnici loro dipendenti, ed alla custodia dei fabbricati potranno essere adibiti appositi portieri o guardiani, in numero sufficiente per assicurare un regolare servizio.

I portieri o guardiani anzidetti sono assunti alle condizioni e col trattamento previsti dal regolamento in vigore pei portieri delle case economiche per i ferrovieri, e sono soggetti agli obblighi contenuti nel regolamento stesso e nelle norme per il servizio di portineria delle case predette. Essi dipendono direttamente dal Capo della Sezione Lavori che ha in consegna gli stabili affidati alla loro custodia, e per esso dall'agente tecnico di cui sopra, e con tali funzionari debbono pertanto corrispondere per comunicazioni, reclami e domande.

ASSEGNAZIONE DEGLI ALLOGGI.

Art. 7.

Gli alloggi debbono essere assegnati in relazione alla loro disponibilità ed alle esigenze di servizio, anzitutto agli agenti di cui all'art. 33 e al 1° e 2° e 4° capoverso dell'ar-

ticolo 34 dell'allegato *E* al citato R. decreto n. 2651 e tenendo conto delle precedenze stabilite dagli articoli stessi.

Pertanto con deliberazione del Comitato di Esercizio verrà determinato ogni triennio quali alloggi siano da assegnarsi in ciascun Compartimento agli agenti di cui al precedente comma, e gli alloggi stessi verranno, secondo la disponibilità e le esigenze del servizio ripartiti e messi a disposizione dei Capi delle Sezioni dell'Esercizio e degli altri Uffici interessati, che provvederanno alla assegnazione nominativa degli alloggi, di volta in volta, ai singoli agenti da essi dipendenti.

Con la stessa deliberazione, il Comitato di Esercizio accerterà le eventuali rimanenze degli alloggi da assegnarsi ad agenti non compresi nei comma precedenti.

Alle singole assegnazioni nominative di questi ultimi alloggi, provvederà di volta in volta direttamente il Comitato di Esercizio su proposta delle Sezioni ed Uffici interessati, tenendo conto della natura dei servizi prestati dai singoli agenti e della convenienza di farli abitare nelle vicinanze del luogo ove prestano servizio, delle condizioni economiche e di famiglia e della loro migliore condotta.

Art. 8.

Qualora, durante il triennio venissero ultimate nuove costruzioni di alloggi, o risultassero esuberanti, per mutate condizioni di fatto, gli alloggi messi a disposizione delle varie Sezioni, ed Uffici per gli agenti da essi dipendenti, o quando altri motivi lo richiedessero; il Comitato di Esercizio provvederà a integrare o modificare la ripartizione degli alloggi prima stabilita per il triennio.

Art. 9.

La concessione dell'alloggio dà diritto all'uso dei terreni per orto e per giardino che fossero eventualmente annessi ai fabbricati soltanto per la superficie indicata nel verbale di immissione in possesso e di contemporanea consegna, di cui ai successivi articoli 10 e 11.

Per l'eventuale uso di tali terreni si farà luogo ad un aumento del canone mensile stabilito per l'alloggio in ragione di centesimi cinquanta per ogni cinquanta metri quadrati di superficie, trascurando ogni superficie minore di metri quadrati cinquanta.

Art. 10.

L'assegnazione effettiva degli alloggi agli agenti è fatta mediante verbale d'immissione in possesso e contempora-

nea consegna contenente l'esplicito richiamo delle presenti norme, con espressa dichiarazione del concessionario di accettare e avere piena conoscenza delle norme stesse.

A tal fine le presenti norme saranno depositate con atto pubblico presso la Sezione Contratti (Servizio personale ed Affari generali).

Art. 11.

In base alle comunicazioni che verranno loro fatte dalle Sezioni dell'Esercizio e dagli altri Uffici interessati, delle assegnazioni nominative degli alloggi agli agenti da essi dipendenti, fatte direttamente dalle Sezioni ed Uffici medesimi o deliberato dal Comitato di Esercizio ai sensi del precedente art. 7, le Sezioni Lavori provvederanno alla assegnazione effettiva degli alloggi agli agenti, redigendo il verbale di immissione in possesso e di contemporanea consegna dei locali, a sensi del precedente art. 10, firmato dalle parti. Analogamente, sarà provveduto dall'Ufficio stesso per la cessazione di occupazione e contemporanea riconsegna dei locali.

Dai ripetuti verbali dovrà farsi risultare il canone dei locali consegnati o riconsegnati allo scopo anche di stabilire le eventuali spese da portarsi a carico del concessionario, giusta gli articoli 2, 3, 16, 18, 21 e 22, nonchè la superficie di terreno eventualmente concessa ad uso di orto o giardino. Non sono da addebitarsi al concessionario le spese per riparare guasti, e deperimenti che siano conseguenza dell'uso, o cagionati da forza maggiore; a meno che i medesimi si fossero potuti evitare con le piccole riparazioni spettanti al concessionario a sensi dell'art. 3.

Dai ripetuti verbali dovrà farsi risultare il canone dovuto dal concessionario in corrispettivo della concessione e quando occorra anche il quantitativo di acqua di consumo per ciascun alloggio a norma dell'art. 33.

In caso di mancato intervento del concessionario o di un suo rappresentante alla riconsegna, o di rifiuto della firma del relativo verbale, l'Amministrazione, in base alle attestazioni e conclusioni del verbale medesimo deciderà ugualmente sugli eventuali addebiti delle spese da farsi al concessionario.

I verbali debbono essere compilati e firmati all'atto della consegna o riconsegna dei locali, che debbono essere riconsegnati dal concessionario in buono stato, con le finestre, le porte ed i pavimenti lavati, e con i focolari puliti.

Un estratto dei verbali di cui al presente articolo verrà

trasmesso di volta in volta dalle Sezioni Lavori all'Ufficio da cui il concessionario dipende, agli effetti delle ritenute del canone di concessione sul ruolo paga, della cessazione della ritenuta stessa, come pure verranno comunicati all'Ufficio medesimo per i corrispondenti ricuperi, gli addebiti che di volta in volta venissero fatti ai concessionari per le spese di cui agli articoli 2, 3, 16, 18, 21 e 22.

Il detto Ufficio a sua volta informerà di mano in mano la Sezione Lavori dei provvedimenti di trasloco o di collocamento a riposo, di cessazione parziale o totale della corresponsione dello stipendio o paga, riguardanti i concessionari, e dei decessi dei concessionari stessi.

Art. 12.

Il concessionario che per qualunque motivo debba lasciare il quartiere, è tenuto dal momento in cui è stabilito il termine pel rilascio, a consentirne la visita nei giorni e nelle ore che verranno fissati, possibilmente di accordo con esso, dall'Amministrazione.

USI DEGLI ALLOGGI.

Art. 13.

L'alloggio deve essere usato soltanto dall'agente e dalla sua famiglia, e non è permesso che vi coabitino persone che, dallo stato di famiglia dell'agente, che serve per la concessione dei biglietti di viaggio, non risultino con lui conviventi ed a suo carico, salvo le eccezioni che per speciali circostanze venissero, caso per caso, autorizzate dal Comitato di Esercizio.

Art. 14.

I concessionari non possono esercitare negli alloggi, nè direttamente, nè a mezzo dei componenti le loro famiglie, pensioni e qualunque specie di vendita o di industria, nè esercitare arti o mestieri rumorosi o pericolosi o che possano in qualsiasi modo procurare disturbo agli altri concessionari.

Art. 15.

Nei locali utilizzati come camere da dormire deve procurarsi di limitare il numero delle persone in modo che risultino almeno metri cubi otto per ogni fanciullo fino a dieci anni di età, e metri cubi quindici almeno per ogni

persona di età superiore ai dieci anni, uniformanrosi anche alle altre prescrizioni che fossero contenute nei regolamenti municipali.

E' vietato l'uso dele cucine come camere da dormire.

Art. 16.

E obbligo del concessionario di tenere l'alloggio con le maggiori cure e di uniformarsi alle norme di igiene stabilite dai regolamenti municipali e dalle ordinanze delle autorità, nonchè di rispettare le altre disposizioni della stessa natura e nei riguardi dell'ordine, che venissero impartite dall'Amministrazione e ciò tanto per l'interno degli appartamenti, quanto per le scale, anditi, cortili, terrazze e simili.

Il concessionario è responsabile verso l'Amministrazione dei danni derivanti da abuso della casa concessagli o causati in altre parti del caseggiato. I danni verificatisi in locali di uso comune saranno rimborsati in parti eguali, da tutti i concessionari, che di quei locali si servono, quando l'Amministrazione non possa stabilire a chi i danni stessi siano imputabili.

Art. 17.

E' proibito ai concessionari:

— di subaffittare o di cedere l'alloggio, in tutto od in parte, stabilmente o temporaneamente, con o senza corrispettivo, con o senza mobilio, e di affittare letti;

— di tenere tanto negli alloggi, quanto nei solai e nelle cantine o negli altri locali o aree avuti in consegna: *a*) depositi di oggetti o di materie che per la loro natura possono dare origine ad incendi, o renderli più gravi, o riuscire nocivi all'igiene e alla salute; *b*) animali da cortile o da colombaia, agnelli, capre ed altri animali quando, a giudizio esclusivo dell'Amministrazione, possono recare danno o disturbo al vicinato, o danno ai locali o produrre esalazioni antigieniche.

E' in facoltà dell'Amministrazione di vietare altresì, in caso di inconvenienti, la tenuta dei cani.

E' inoltre proibito:

— trattenersi lungo le scale, negli androni, nei cortili e nei giardini di uso comune, e di lasciare che vi si trattengano i ragazzi;

— volgere a proprio uso particolare un qualsiasi parte dei locali comuni, come pianerottoli, cortili, giardini, terrazze, di occuparli con mobili od altri oggetti, o comunque di impedirne o limitarne l'uso agli altri concessionari.

— apporre sulle porte di ingresso negli stabili, nelle portinerie, negli atrii, lungo le scale, nei passaggi di uso comune, sui vetri delle finestre e sulle facciate e terrazze delle case, cartelli, targhe e scritte indicanti il mestiere, l'arte o la professione esercitata da persone di famiglia;
— lasciare aperti nelle ore di notte i cancelli o le porte di accesso alle abitazioni;
— appendere od attaccare oggetti o mensole sui muri esterni o di cortile della casa;
— imbrattare con iscrizioni o con l'affissione di fogli e stampe, l'alloggio, le scale, e qualsiasi altro locale;
— esporre, senza efficace riparo, vasi di fiori od altri recipienti sui davanzali delle finestre o sulle ringhiere dei balconi;
— tenere giuochi, balli od altri qualsiasi trattenimenti rumorosi;
— gettare qualsiasi oggetto dalle porte e dalle finestre;
— caricare di soverchio i pavimenti e fare qualunque cosa che possa pregiudicare la solidità e la consistenza dei locali concessi;
— cacciare con qualunque mezzo nei giardini, orti o terreni dell'Amministrazione;
— lavare biancheria e stenderla, battere stuoie o tappeti, spaccar legna e depositare spazzature fuori dei luoghi a ciò destinati. L'Amministrazione con appositi avvisi indicherà i giorni e le condizioni per l'uso dei lavatoi, bagni od altri locali ad impianti di uso comune.

Il concessionario dovrà consegnare al portiere o guardiano, o conservare in mancanza di incaricati, per darle agli altri concessionari, le chiavi dei suddetti locali, appena finito il proprio turno, lasciare vuote e pulite le vasche dei lavatoi e dei bagni, le caldaie ed i fornelli dei bucatai, e libere da qualsiasi oggetto le terrazze. In caso di trasgressione, l'Amministrazione potrà togliere o interrompere l'uso degli indicati locali.

La biancheria minuta potrà essere stesa ad asciugare alle finestre ed ai balconi verso l'interno, ma non alle finestre ed ai balconi prospicienti le strade e piazze. Non dovranno stendersi in luoghi che siano in vista al passaggio dei treni, panni e stoffe colorate che possono imitare i segnali.

Art. 18.

I concessionari dovranno sorvegliare affinchè nessuno della famiglia converta in proprio uso qualsiasi materia od oggetto dell'Amministrazione o di terzi che trovisi depo-

sitato nelle adiacenze dell'abitazione, restando essi responsabili pecuniariamente degli eventuali ammanchi causati dalle dette persone, senza pregiudizio delle sanzioni disciplinari previste dal regolamento pel personale.

Art. 19.

Le persone di famiglia degli agenti alloggiati in fabbricati posti nel recinto delle stazioni, officine, rimesse ecc. nonchè gli agenti stessi nelle ore in cui non sono di servizio, non possono accedere agli uffici o recarsi ed intrattenersi negli altri locali di servizio, marciapiedi, piazzali, ecc. Per recarsi dall'esterno del recinto ferroviario in detti alloggi si dovrà seguire soltanto il percorso all'uopo stabilito.

Art. 20.

Il concessionario o chi per esso, è tenuto a dare avviso sollecito all'Amministrazione di qualsiasi guasto o deterioramento che avvenisse nello stabile. E' altresì tenuto ad informare subito l'Amministrazione, indipendentemente da quelle altre denuncie che fossero prescritte da regolamenti municipali o governativi, nel caso che nella famiglia si verificassero malattie contagiose od epidemiche.

Tali avvisi dovranno darsi per iscritto nell'apposito libro in consegna al portiere o al guardiano, o direttamente alla competente Sezione Lavori, in mancanza di personale di custodia e nei casi di particolare urgenza al capo stazione più vicino, ed essere datati e firmati.

Art. 21.

Sono a carico dei singoli concessionari, in quanto esistano i relativi impianti:

a) le spese per riscaldamento, nella misura stabilita dal Comitato di Esercizio a norma dell'art. 4 dell'ordine di servizio n. 136-1923; *b*) quelle per consumo di gas, energia elettrica ed acqua (quando per questa ultima si superi il quantitativo normale di cui all'art. 33) nell'interno dei locali concessi, sia che a detti servizi provvedano Società concessionarie sia che vi provveda eventualmente l'Amministrazione.

Nel caso che alla fornitura di acqua o di energia elettrica provveda direttamente l'Amministrazione, i canoni da pagarsi dai concessionari saranno stabiliti dal Comitato di Esercizio.

Sono a carico del concessionario le tasse sul valore locativo, e quando queste fossero imposte direttamente all'Amministrazione, essa se ne rivale sui concessionari.

Art. 22.

Qualora il concessionario non provveda, entro un termine assegnato dalla Sezione Lavori alle riparazioni e sostituzioni di cui al comma 1° del'art. 3, queste saranno eseguite a cura della Sezione stessa, e le relative spese saranno addebitate al concessionario nei modi previsti dall'art. 35.

Art. 23

I concessionari non possono reclamare alcuna indennità qualora occorrano riparazioni straordinarie, restauri ampliamenti o altri lavori che riducano l'uso dei locali concessi, salvo l'abbuono del canone di concessione per la parte corrispondente al tempo ed alla parte dei locali di cui il concessionario è rimasto privo, nel caso che la riduzione dell'uso si protragga oltre i venti giorni.

Nel caso che le dette riparazioni, restauri, ampliamenti od altri lavori tolgano completamente l'uso dell'alloggio, la concessione dell'alloggio stesso si intende rescissa, senza che il concessionario possa pretendere indennità di sorta.

Art. 24.

I concessionari non possono opporsi, nè pretendere abbuoni, od indennità, ogni qual volta occorra all'Amministrazione, od a chi per essa di ispezionare e riparare i locali concessi o di porvi tubi ed altre condutture, come pure non possono pretendere abbuoni od indennità quando avvengano interruzioni nel servizio degli impianti per acqua, gas, luce, riscaldamento e simili, o nel caso di cambiamenti che dall'Amministrazione fossero ritenuti necessari nella disposizione degli impianti medesimi.

Art. 25.

La concessione dell'alloggio potrà essere revocata con la fine del mese in corso quando i concessionari contravvengano alle norme di igiene, di buona manutenzione della casa, od arrechino per cattiva condotta morale loro o della famiglia, o per qualsiasi altro motivo, scandalo o disturbo al vicinato, o comunque manchino all'osservanza delle presenti norme.

Il Comitato d'esercizio deciderà i provvedimenti che fos-

sero da prendere, per gli stessi motivi, a carico degli agenti fruenti dell'alloggio, ai sensi dell'art. 33 delle disposizioni sulle competenze accessorie allegato *E* al R. decreto 6 dicembre 1923.

DURATA E REVOCA DELLE CONCESSIONI DI ALLOGGI, CANONI, ADDEBITI.

Art. 26.

La concessione degli alloggi, non vincola per un periodo determinato l'Amministrazione, la quale si riserva la facoltà di disporre in ogni tempo dei locali concessi, revocando la concessione mediante semplice invito ai concessionari di sgombrare l'alloggio con la fine del mese successivo a quello in cui viene comminata la revoca e senza obbligo di corrispondere al personale indennizzi di sorta, salvo il compenso che possa spettare in base all'art. 33 delle disposizioni sulle competenze accessorie, agli agenti indicati in tale articolo.

La revoca è disposta dagli stessi organi che hanno provveduto all'assegnazione dell'alloggio ai sensi del precedente art. 7 e l'esecuzione del provvedimento compete alla Sezione Lavori.

Art. 27.

Salvo le deroghe temporanee stabilite con l'art. 35 dell'allegato *E* al R. decreto n. 2651 e da ammettersi alle condizioni e con le modalità indicate nell'articolo stesso, la concessione di alloggio cessa di diritto nei casi di congedo straordinario, di malattia, di passaggio a funzioni diverse da quelle in considerazione delle quali l'alloggio sia stato accordato, di sospensione sia preventiva che punitiva e di aspettativa per motivi di salute.

Analogamente in caso di trasloco dell'agente in attività di servizio, la concessione resta rescissa di diritto con la scadenza del mese successivo a quello entro cui si effettua il trasloco e così in caso di morte, di esonero definitivo dal servizio, o quando il concessionario per qualsiasi causa, perda la qualità di agente la concessione resta risoluta con la fine del mese successivo.

Potrà essere accordata dalla Sezione Lavori competente la continuazione della concessione fino ad un massimo di due mesi, nei casi di trasloco, al concessionario che ne faccia richiesta entro quindici giorni dalle comunicazione del

provvedimento di trasloco, e negli altri casi di cui al precedente comma qualora dagli interessati si anticipi il pagamento del canone in corrispettivo della concessione.

Art. 28.

Quando per qualsiasi ragione l'agente che ai sensi del precedente articolo non abbia più titolo all'occupazione dell'alloggio o la famiglia dell'agente deceduto continuino ad occupare di fatto l'alloggio stesso, tale occupazione viene considerata e intesa come abusiva, anche se l'Amministrazione abbia comunque continuato a percepire un corrispettivo per l'occupazione.

Art. 29.

Nel caso di occupazione abusiva previsto nel precedente articolo 28, il canone dovuto all'Amministrazione in corrispettivo dell'occupazione stessa è uguale a quello stabilito per l'alloggio di cui si tratta, ai sensi del primo e secondo comma del successivo art. 31, anche se il canone a carico del concessionario per il periodo di validità della concessione, fosse stato fissato nella minore misura di cui all'ultma parte del detto articolo 31.

Pertanto nel verbale di immissione in possesso di cui all'articolo 10, sarà indicato anche il maggior canone da corrispondersi per il periodo di eventuale occupazione abusiva dell'alloggio.

Art. 30.

Il concessionario che non sgombrasse i locali nel termine stabilito, vi sarà costretto nei modi di legge, ivi compresi i procedimenti speciali consentiti.

Art. 31.

Il Direttore generale, su proposta del Servizio Personale ed Affari generali e in base agli elementi che pel tramite del Servizio Lavori e Costruzioni verranno forniti dalle Sezioni Lavori d'accordo con gli uffici patrimoniali stabilisce il reddito che dovrebbe ricavarsi da ciascun fabbricato o parte di fabbricato adibita ad alloggi per il personale, supposto che tutti gli alloggi costituenti il fabbricato, o la parte di fabbricato, fossero concessi ad agenti non contemplati nell'articolo 33 e nel 1° e 2° capoverso dell'art. 34 dell'allegato *E* al R. decreto 6 dicembre 1923.

Il Comitato di Esercizio su proposta delle Sezioni Lavori stabilisce il canone che nella presunzione di cui al precedente comma dovrebbe ricavarsi da ciascun alloggio, ripartendo per i vari alloggi costituenti il fabbricato o la parte di fabbricato il reddito come sopra stabilito, in ragione del numero dei vani utili (compresa la cucina) avuto pure riguardo all'esposizione e alle altre caratteristiche dei singoli alloggi.

I detti canoni sono soggetti a revisione almeno ogni triennio.

I canoni così stabiliti saranno integralmente posti a carico dei concessionari dei singoli alloggi a meno che non si tratti di agenti di cui all'art. 33 e al 2° e 3° comma dell'art. 34 dell'allegato *E* al R. decreto 6 dicembre 1923, nei quali casi i canoni stessi verranno ridotti nelle misure indicate nei detti articoli.

Art. 32.

I canoni sono percepiti dall'Amministrazione mediante ritenute mensili anticipate sugli stipendi o paghe degli agenti.

Tali ritenute vengono accreditate all'apposito conto di entrata del bilancio dell'Amministrazione (redditi patrimoniali-pigione di locali).

Per le frazioni di mese, le ritenute sono ragguagliate a tanti trentesimi dell'ammontare del canone mensile, per quanti sono i giorni di occupazione dell'alloggio durante il mese.

Art. 33.

Nell'importo del canone, quando negli stabili esistano i relativi impianti, si intende compresa la fornitura di acqua. Però ogni maggior consumo oltre il quantitativo che per ciascun alloggio fosse stato fissato dal Comitato di Esercizio, e risultante dal verbale di cui all'art. 10, resta a carico del concessionario.

Art. 34.

Il concessionario oltrechè sottoporsi alla ritenuta del canone mensile, deve, entro un anno dalla consegna dei locali, costituire un fondo di garanzia equivalente a due mesi di canone da trattenersi a mezzo dei ruoli in dodici rate uguali.

L'indicato fondo sarà restituito dopo la riconsegna dei locatari concessi detratte le somme che fossero dovute dal concessionario a termini degli articoli 2, 3, 16, 18, 21 e 22, senza pregiudizio di ulteriori rivalse.

Art. 35.

Tutte le spese che debbano far carico al concessionario a sensi degli articoli 2, 3, 16, 18, 21 e 22 sono ad esso addebitate su note liquidate in via definitiva dal Capo della Sezione Lavori, sentito il Comitato di Esercizio, ed il relativo ammontare è ricuperato ratealmente sulle competenze del concessionario stesso nella misura stabilita dal Comitato predetto.

Per le spese medesime e per le quote di canone che rimanessero da pagare al termine della concessione, comprese quelle per occupazione abusive di cui al precedente art. 29, l'Amministrazione oltre al privilegio di cui all'art. 1958 del Codice Civile, ha diritto di rivalersi sugli averi del concessionario nell'ordine seguente:

1° sul fondo di garanzia di cui all'art. 34;

2° sugli arretrati di competenze di qualsiasi natura, da pagarsi agli agenti in servizio;

3° sullo stipendio o paga e sulle competenze accessorie di qualsiasi natura;

4° sulle ultime competenze dell'agente dimissionario, destituito, esonerato dal servizio o morto;

5° sull'indennità di buonuscita e sul sussidio per una volta tanto a carico del fondo pensioni;

6° sulla pensione o sul sussidio continuativo.

La rivalsa sui cespiti suindicati può essere fatta anche comulativamente purchè contenuta per ciascuno di essi nei limiti consentiti dalle disposizioni legislative in vigore.

ALLOGGI ESUBERANTI.

Art. 36.

Qualora in alcune località vi fosse esuberanza di alloggi, una volta provveduto alle assegnazioni di cui ai precedenti articoli, al personale dell'Amministrazione, il Comitato di Esercizio deciderà quali degli alloggi esuberanti, avuto riguardo alla loro posizione rispetto agli impianti ferroviari destinati all'esercizio, possano essere ceduti in affitto a privati.

Gli alloggi di cui al precedente articolo saranno messi a disposizione degli Uffici patrimoniali che ne cureranno lo affitto a terzi preferibilmente ad ex agenti ferroviari, secondo le regole comuni alle locazioni, stabilendo i canoni di affitto nella misura più vantaggiosa possibile per l'Amministrazione, avuto riguardo ai prezzi correnti nella località.

I contratti relativi saranno stipulati con definitiva validità dagli Uffici patrimoniali sempre che rientrano nella loro competenza per valore.

Art. 38.

Il Servizio Ragioneria eserciterà la sua funzione di controllo nel modo che riterrà più adatto e a tale scopo, sia le Sezioni lavori che gli uffici incaricati di provvedere alle ritenute per cànoni e addebiti nei ruoli paga, forniranno al detto Servizio gli elementi da esso comunque richiesti.

DISPOSIZIONI DIVERSE O TRANSITORIE.

Art. 39.

Agli effetti sia amministrativi che giudiziari, e quindi anche per l'attribuzione di competenza, il concessionario si intende elettivamente domiciliato nella Segreteria municipale del Comune nel quale sono situati i locali che formano oggetto della concessione.

Art. 40.

Gli eventuali reclami dei concessionari per qualsiasi ragione, dovranno essere presentati a mezzo del portiere o guardiano, o in mancanza di personale di custodia, direttamente alla competente Sezione Lavori.

Art. 41.

I signori Capi Compartimento promuoveranno entro il più breve termine le deliberazioni dei Comitati di Esercizio di cui agli articoli 7 e 36 per quanto riguarda il triennio 1924-1926.

Tali deliberazioni si ispireranno al concetto di ripartire gli alloggi alle varie Sezioni e agli altri uffici interessati in modo da ridurre al minimo possibile gli spostamenti da parte degli agenti che occupano attualmente gli alloggi stessi.

Art. 42.

Fino a quando non sarà provveduto alla determinazione dei canoni ai sensi del 1° e 2° comma dell'art. 31, il canone da stabilirsi per le nuove assegnazioni agli agenti non compresi nella ultima parte dell'articolo stesso sarà fissato secondo le norme sinora seguite.

Appena però sarà stato provveduto alla detta determinazione, le Sezioni Lavori regolarizzeranno tutte le concessin corso mediante nuovi verbali di immissione in possesso e contemporanea consegna dei locali stessi secondo le prescrizioni di cui agli articoli 10, 11 e 29, modificando nello stesso tempo, ove occorra, la misura dei canoni fissati nei precedenti verbali.

Art. 43.

La gestione degli alloggi costituenti il fabbricato annesso alla Direzione generale è affidata al Servizio Personale e Affari generali.

Art. 44.

Le presenti norme annullano e sostituiscono quelle di cui all'ordine generale di servizio n. 73-921 depositate presso la Sezione Contratti (Servizio Personali e Affari generali) con atto pubblico n. 19 di rep., registrato a Roma il 2 luglio 1921, al n. 350, reg. 415.

Ordine di servizio N. 106.

Nuovo ordinamento degli impianti ferroviari di Fiume.

A partire dal 1° luglio 1924 hanno cessato di avere applicazione le disposizioni di cui agli ordini di servizio n. 147 e 177 del 1921, restando la stazione e gli impianti ferroviari di Fiume aggregati, a tutti gli effetti, al Compartimento di Trieste.

Per il movimento e il traffico è istituito un unico Riparto di Movimento e Traffico con sede a Fiume e con giurisdizione sulla linea Fiume-San Pietro del Carso (e).

Per il materiale e trazione, è istituito a Fiume un Riparto con la giurisdizione sul deposito e squadra rialzo di quella città e sulla linea Fiume-San Pietro del Carso (e)

Per i lavori, la stazione di Fiume dipende dalla Sezione Lavori di Trieste ed è aggregata all'attuale Riparto detto di San Pietro del Carso, il quale avrà sede distaccata a Fiume con la denominazione di Riparto di Fiume. La sua giurisdizione rimane così variata:

San Pietro del Carso (i)-Postumia (i)-Confine;

San Pietro del Carso (e)-Fiume (i); Impianti ferroviari al Porto.

I Magazzini Generali di Fiume continuano a costituire una gestione separata da quella ferroviaria e disciplinata da norme, regolamento e tariffe apposite.

Il Capo del Riparto Movimento e Traffico di Fiume provvede alla dirigenza della suddetta gestione dei Magazzini Generali.

Ordine di servizio N. 107.

Estensione del servizio merci a Grondola Guinadi.

(Vedi ordine di servizio n. 112-1906).

A partire dal 1° settembre 1924 l stazione di Grondola Guinadi, della linea Parma-Spezia, attualmente abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione, al servizio merci a G. V. limitatamente ai colli non

superanti il peso di Kg. 100 ciascuno senza limite di peso per ogni singola spedizione ed a P. V. limitatamente ai trasporti a carro con le norme indicate a pag. 5, avvertenza *C*, del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), verrà abilitata anche ai trasporti a piccola velocità in piccole partite non eccedenti il peso di Kg. 1000 composti di colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno.

Per le spedizioni a grande velocità in piccole partite si stabilisce il limite massimo di Kg. 1000, fermo restando quello di Kg. 100 per collo.

In conseguenza di ciò, a pag. 30 della 1ª parte del predetto « Prontuario » di fronte al nome della stazione di Grondola Guinadi si dovrà sostituire nella colonna 8 il richiamo (2) col richiamo (9) e nella colonna 10 il richiamo (5) col richiamo (10).

In calce alla pagina stessa si dovranno trascrivere le seguenti annotazioni:

(9) Limitatamente ai trasporti di peso fino a Kg. 1000 composti di colli non superanti il peso di 100 ciascuno.

(10) Limitatamente ai trasporti a carro, o come tali considerati dall'Amministrazione, con le norme indicate nell'avvertenza *C*. a pag. 5, nonchè a quelli in piccole partite di peso fino a Kg. 1000 composti di colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 52.

Uso dello stiffelius per i Capi stazione.

Il vecchio regolamento vestiario prescriveva lo stiffelius come uniforme dei Capi stazione principali e dei Capi stazione di 1ª e 2ª classe, mentre il nuovo regolamento assegna per il medesimo personale, oltre allo stiffelius, la giacca di stoffa nera. Con tale disposizione si intende autorizzare i Capi stazione delle stazioni minori ad usare in servizio

la giacca in luogo dello stiffelius; ma non di estendere tale concessione anche ai Capi stazione di stazioni importanti.

Si stabilisce quindi che ai Capi stazione principali, ai Capi stazione di 1ª classe ed ai Capi stazione aggiunti di grado inferiore, i quali appartengono a stazioni rette da Capo stazione principale o da Capo stazione di 1ª classe, e che prestano servizio ai treni viaggiatori, è fatto obbligo di indossare la stiffelius quando, per le loro mansioni, trovansi a contatto col pubblico.

Si invitano le Sezioni interessate a curare l'esatta osservanza della presente disposizione.

Circolare N. 53.

Radiazione dal parco F. S. di un carro refrigerante di proprietà privata.

Per demolizione è stato radiato dal parco F. S. il carro refrigerante Hg 907500 di proprietà della Società « Sirio » di Bovisa.

Detto carro dovrà essere cancellato a pag. 65 dell'Elenco dei carri di proprietà privata. (Edizione 1921).

Distribuita agli agenti delle classi 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 54.

Radiazione dal parco F. S. di un carro serbatoio di proprietà privata.

Il carro serbatoio Mv 908162, di proprietà della Società Italiana trasporti Jean Mesmer di Genova, è stato radiato dal nostro parco veicoli.

Detto carro dovrà essere cancellato a pag. 71 dell'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco F. S. (edizione 1921).

Distibuita agli agenti delle classi 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43 44 *e* 45.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 13 giugno 1924, n. 266 del Ministero della guerra, i seguenti commercianti:

Montuori Andrea di Marino, nato a Maddaloni, domiciliato a Roma;

Montuori Sebastiano di Marino, nato a Maddaloni, domiciliato a Udine;

Montuori Ciro di Marino, nato a Maddaloni, domiciliato a Trieste, sono stati esclusi dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Comunicazioni.

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Rafforzamento mediante catene di un tratto del Viadotto Canna al Km. 202+196 della linea Potenza-Metaponto.	T. P.	Ore 11,30 1 settembre 1924	26.700	Sezione Lavori Foggia
Completamento della chiusura della stazione ferroviaria di Bari Marittima.	L. P.	Ore 12 10 settembre 1925	35.000	Sezione Lavori Bari
Costruzione di un fabbricato alloggi nella Stazione di Arce.	L. P.	Ore 12 9 settembre 1924	410.000	Sezione Lavori Roma sud
Costruzione del nuovo fabbricato viaggiatori della Stazione di Cesena.	L. P.	Ore 12 9 settembre 1924	640.000	Sezione Lavori Bologna
Costruzioni di nuove pensiline metalliche sui marciapiedi interni e sul piazzale esterno in corrispondenza della nuova uscita nella Stazione di Bologna.	L. P.	Ore 12 6 settembre 1924	1.470.000	Sezione Lavori Bologna
Sistemazione mediante nuova travata del ponticello al Km. 2+784,35 della linea Codola-Nocera.	L. P.	Ore 10 18 settembre 1924	55.500	Sezione Lavori Salerno

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Sistemazione mediante piattabande armate di travi di ferro o rotaie dei ponticelli a travata metallica ai Km. 0+754.60, 0+852,20, 1+094 1 + 242.30, 2 + 758.40, e 2+849.50 della linea Codola Nocera.	L. P.	Ore 10 15 settembre 1924	86.500	Sezione Lavori Salerno
Lavori di terra e murari occorrenti per la esecuzione della seconda fase del primo gruppo dei lavori relativi all'impianto della nuova stazione Vercelli.	L. P.	Ore 18 23 settembre 1924	39.000	Sezione Lavori Torino nord

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
—	—	Materiali diversi di ebanite per relais.	T. P.	3-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
N.°	2000	Placchette di alluminio o di ottone per relais.	T. P.	3-9-1924	S. A. Ufficio 3°
Tonn.	450	Cotone in filetti.	L. P.	6-9-1924	S. A. Ufficio 2°
N.°	10.000	Tubi normali di ghisa a calice ed orlo marca 1,50.	L. P	9-9-1924	S. A. Ufficio 3°
N.°	7000	Tubi normali di ghisa a calice ed orlo marche diverse.	L. P.	9-9-1924	S. A. Ufficio 3°
N.°	477	Barrette sagomate di metallo Müntz.	L. P	23-9-1924	S. A. Ufficio 3°
N.°	967	Lamiere di ferro zincate piane ed ondulate.	T. P.	4-9-1924	S. A. Ufficio 3°
N.°	500.000	Piastre d'armamento marca S. B. I.	L. P.	5-9-1924	S. A. Ufficio 3°
N.°	600.000	Caviglie d'armamento marca 8	L. P.	11-9-1924	S. A. Ufficio 3°

Il direttore generale
ODDONE.

SENTENZA

Infortuni sul lavoro.

L'infortunio sul lavoro, causato dal fatto di un terzo, è considerato nei riguardi dell'Istituto assicuratore, non diversamente da un fortuito o da un caso di forza maggiore.

Di conseguenza l'Istituto assicuratore non ha azione di rivalsa nei confronti del terzo stesso.

TRIBUNALE DI SAVONA, 18 giugno-1° luglio 1924; *Presidente* Bruschini, *estensore* D'Orsi, *Sanguineti* contro Sindacato Assicurazioni « Cisalpino » contro Ferrovie.

DIRITTO.

La causa principale iniziata dal Sanguineti con citazione 6 febbraio 1924 contro il Sindacato Cisalpino e l'altro di garanzia promossa dal « Cisalpino » contro l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con atto 29 febbraio stesso anno devono essere riunite per connessione in virtù dell'art. 100 del Codice di rito.

Il Sindacato Cisalpino fonda la sua azione di rilievo sulle disposizioni degli art. 1151 e 1153 Codice civile e sull'art. 438 del Codice di commercio. Giustamente si osserva dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato che il richiamo alle citate disposizioni è inefficace.

L'art. 438 del Codice di commercio è contenuto nel cap. II titolo 4° riguardante l'assicurazione contro i danni sulle cose e non nel capo III dello stesso titolo riguardante l'assicurazione sulla vita, per la quale ultima sono dettate norme precise che regolano l'intera materia.

La disposizione dell'art. 438 non è applicabile all'assicurazione sulla vita, quindi l'assicuratore che ha risarcito il danno non può essere surrogato verso i terzi sui diritti che per causa del danno competono all'assicurato.

D'altra parte nella legge speciale sugli infortuni degli operai sul lavoro, non v'ha alcuna disposizione che concerne rapporti con terzi.

In detta legge sono regolati i rapporti tra l'operaio, l'imprenditore e l'Istituto di assicurazione. L'operaio addetto a data industria ha diritto all'assicurazione da parte dell'imprenditore, questi quando ha adempiuto a tale suo obbligo non ha altro dovere verso il suo salariato e quando ha pagato regolarmente i premi, nulla deve all'operaio in caso di infortunio. L'indennità all'operaio infortunato è tenuto a pagarla l'Istituto di assicurazione e soltanto qualora l'operaio non fosse coperto dall'assicurazione avrebbe il diritto di rivolgersi all'imprenditore per ottenerne il pagamento in virtù di tassativa disposizione della legge speciale.

Comunque sia avvenuto l'infortunio, l'Istituto di assicurazione che ha riscosso i premi è tenuto al pagamento della relativa indennità. In questi sensi si è affermata la giurisprudenza e basterà accennare alla sentenza della Corte di Genova del 27 luglio 1917: « L'assicurazione degli operai contro gli infortuni in occasione del lavoro », si legge nella sentenza, « ha caratteri propri e scopi speciali, ed è essenzialmente diversa e distinta da quella contro il danno di cui all'art. 438 Codice di commercio. Infatti questo riguarda le cose, mentre l'assicurazione per gli infortuni riguarda le persone ».

Di fronte alla legge speciale regolante la materia con criteri propri, l'eventuale infortunio causato dal fatto di terzi è considerata nei riguardi dell'Istituto assicuratore non diversamente da un fortuito o da un caso di forza maggiore, che è lasciato a suo carico. La Cassazione di Torino con sentenza 14 giugno 1909 ha fissato lo stesso principio « art. 438 scritto in tema di assicurazione sulle cose non può estendersi all'altro tema diverso dall'assicurazione sulla vita e contro gli infortuni sul lavoro ».

Fissato il principio che in materia di infortuni sul lavoro l'operaio ha diritto di rivolgersi all'Istituto di assicurazione per il pagamento delle indennità e, mancando l'assicurazione all'imprenditore nei casi in cui l'assicurazione è per legge obbligatoria, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato deve essere assolta dalla domanda di garanzia ed irrilevanti si ravvisano i mezzi istruttori dedotti dal Sindacato e dalle Ferrovie, dovendosi invece ammettere le prove chieste dall'infortunato Sanguineti cioè la prova testimoniale diretta ad accertare i particolari dell'infortunio, e la perizia diretta a stabilire i postumi dell'infortunio stesso.

Omissis.

Per questi motivi

Previa riunione delle due cause, di quella proposta da Sanguineti Carlo contro il Sindacato Cisalpino con atto 9 febbraio 1924 e dell'altra di garanzia promossa tra lo stesso Sindacato contro l'Amministrazione Ferrovie dello Stato con citazione 29 febbraio 1924 ogni contraria istanza eccezione e deduzione reietta. Assolve l'Amministrazione Ferrovie dello Stato dalla domanda di garanzia e condanna il Sindacato Cisalpino in loro confronto alle spese ed onorari del giudizio da liquidarsi dall'estensore.

Anno XVII - N. 36

4 Settembre 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali. Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA — Ordini di servizio, Circolari e Comunicazioni *di durata determinata*:

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(1676) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Errata-corrige.

Nel Decreto ministeriale 27 aprile 1924, relativo alla tassazione pei trasporti ferroviari dei cunicoli per la protezione dei cavi sotterranei, pubblicato nel *Bollettino Ufficiale* numero 34-1924, sono state omesse le parole « *Terre cotte* » che sono parte integrale del decreto stesso e che qui, a rettifica, si aggiungono.

REGIO DECRETO-LEGGE 4 *agosto* 1924, *n.* 1262, *contenente norme per il passaggio al Ministero dei lavori pubblici degli uffici e del personale delle nuove costruzioni ferroviarie* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596;
Visto il decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;
Sentito il Consiglio dei Ministri:
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello per le comunicazioni e con quello per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il personale della Direzione generale delle ferrovie dello Stato che, con regolare assegnazione disposta a suo tempo ha fatto parte prima del 30 aprile 1924 degli uffici di costruzione delle nuove linee ferroviarie e che alla data del 20 luglio 1924 risulta assegnato all'ufficio IV del Servizio centrale lavori e costruzioni o degli uffici locali delle costruzioni, passa alla dipendenza del Ministero dei lavori pubblici (Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie ed automobili) conservando il trattamento giuridico ed economico dell'amministrazione da cui proviene.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 25 agosto 1924, n. 199.

E' lasciata facoltà fino al 31 dicembre 1924 ai Ministri per i lavori pubblici e per le comunicazioni di effettuare, di comune accordo, in casi eccezionali, passaggi di personale dall'uno all'altro dicastero, previo consenso del Ministro per le finanze.

Il personale dell'Amministrazione ferroviaria che alla data del presente decreto presta già servizio presso l'Ispettorato generale ed i Circoli d'ispezione potrà, previo assenso della predetta Amministrazione ferroviaria, passare alla dipendenza del Ministero dei lavori pubblici, col trattamento di cui sopra.

Art. 2.

Il Ministero dei lavori pubblici subentrerà alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'osservanza dell'esecuzione dei contratti e convenzioni in corso per lavori, provviste, ecc. relativi alla costruzione di nuove linee ferroviarie tenendo sollevata l'Amministrazione stessa da ogni conseguenza ed obbligazione in proposito.

In tutti i casi in cui, a norma dei contratti e capitolati relativi, si debba per la notifica di atti o per l'adempimento di altre formalità procedere nei confronti del direttore generale delle Ferrovie dello Stato o di chi per esso, il medesimo deve, a tutti gli effetti, ritenersi sostituito dal Ministro per i lavori pubblici.

Art. 3.

Con decreti Reali, su proposta del Ministro per i lavori pubblici di concerto col Ministro per le finanze e, per quanto possa occorrere, con quello per le comunicazioni, sarà provveduto alla emanazione delle norme amministrative, tecniche e contabili che si riconosceranno necessarie per assicurare la continuità delle nuove costruzioni e all'ordinamento definitivo dei detti uffici, nonchè alla sistemazione organica del personale, coordinandola a quella che verrà data agli altri uffici ed al personale addetto all'Ispettorato generale. Le norme di cui sopra dovranno essere emanate entro il 31 dicembre 1924.

Art. 4.

Sino a quando non saranno emanate le norme di cui all'articolo 3, il Ministero dei lavori pubblici potrà avvalersi, come l'Amministrazione ferroviaria, di tutte le disposizioni

e facoltà previste nelle leggi e regolamenti vigenti in materia di nuove costruzioni ferroviarie per l'aggiudicazione e la gestione delle opere.

Art. 5.

Per il personale di cui all'art. 1 sono conferiti al Ministro per i lavori pubblici, i poteri di cui ai Regi decreti 28 gennaio 1923, nn. 143 e 153, e successive proroghe che siano state o saranno disposte.

Art. 6.

In dipendenza dell'applicazione del presente decreto non potrà in alcun caso essere superata la spesa complessiva gravante sul bilancio dei lavori pubblici per la costruzione delle nuove linee ferroviarie.

Il presente decreto entrerà in vigore nel giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno, e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 4 agosto 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — SARROCCHI — CIANO — A. DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

DECRETO MINISTERIALE 4 *luglio* 1924, *riguardante l'approvazione della nuova concessione speciale XIV* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI

DI CONCERTO COL

MINISTRO PER LE FINANZE

Viste le concessioni speciali e relative tariffe pei trasporti ferroviari di cui la legge 27 aprile 1885, n. 3048, e successive varianti;

Visto l'art. 1 del R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;

Visto il R. decreto 30 aprile 1924, n. 596;

Decreta:

Art. 1.

La concessione speciate XIV (Federazione ginnastica italiana) e la concessione speciale XV (Club alpino italiano) di cui la legge 27 aprile 1885, n. 3048, e successive varianti, sono sostituite dalla nuova concessione speciale XIV, il testo della quale costituisce l'allegato al presente decreto.

Art. 2.

Il provvedimento di cui al precedente articolo andrà in vigore dalla data che sarà fissata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il presente decreto sarà registrato dalla Corte dei conti.

Roma, addì 4 luglio 1924.

Il Ministro per le finanze — DE' STEFANI.

Il Ministro per le comunicazioni — CIANO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 27 agosto 1924, n. 201.

Concessione speciale XIV.

Federazione ginnastica italiana — Comitato olimpico nazionale Club alpino italiano — Confederazione alpinistica ed escursionistica nazionale.

1. *Oggetto.* — La concessione è accordata pei viaggi in 1ª, 2ª e 3ª classe ai soci delle federazioni, unioni, associazioni, società, sezioni, ecc., permanentemente organizzate con statuto riconosciuto dall'autorità politica e facenti parte di una delle sottoindicate istituzioni, quando effettuano gite inerenti agli scopi delle istituzioni stesse:

Federazione ginnastica italiana;
Comitato olimpico nazionale;
Club alpino italiano;
Confederazione alpinistica ed escursionistica nazionale.

2. *Prezzi.* — I prezzi pei viaggi delle persone fruenti della presente concessione, sono quelli della tariffa differenziale B integrati da tutti gli aumenti in vigore all'atto del viaggio.

3. *Limiti.* — La concessione si accorda pei viaggi in comitiva di almeno *cinque* persone o paganti per tante.

La concessione a favore del Club alpino italiano e della Confederazione alpinistica ed escursionistica nazionale è estesa anche alle persone di accompagnamento (portatori e guide), purchè il numero di queste persone non ecceda il terzo del numero totale dei gitanti.

4. *Documenti di riduzione.* — Per ottenere la riduzione occorre presentare apposita richiesta, conforme l'unito modello, intestata alla istituzione di cui fa parte l'associazione, sezione ecc. che la rilascia, a cura della quale deve essere completata con l'indicazione del proprio titolo e sede, col bollo e firma del presidente e con quant'altro è richiesto dallo stampato.

5. *Identificazione personale.* — A domanda del personale ferroviario, ogni viaggiatore deve esibire la propria tessera di riconoscimento con fotografia, rilasciata e bollata dalla associazione, sezione, ecc., a cui appartiene, e firmata dal presidente di essa, dal presidente dell'istituzione e dal viaggiatore medesimo.

6. *Responsabilità di chi rilascia i documenti.* — Chi rilascia indebitamente o irregolarmente le richieste o le tessere di cui i punti precedenti, è tenuto a risarcire l'Amministrazione dell'importo delle tasse e penalità dovutele.

Il Ministro per le comunicazioni: CIANO.

CONCESSIONE SPECIALE XIV

(*Tariffa differenziale* **B**).

(1) ....

(2) ....

RICHIESTA N. ....

Viaggio { *dalla stazione di* .... } *via* ....
{ *alla stazione di* .... }

di numero (3) .... *persone* (*fra soci, portatori e guide*) *nominate nell'elenco a tergo, e viaggianti:*

N. .... *in* 1ª classe *N.* .... *in* 2ª classe *N.* .... *in* 3ª classe

Dichiaro che i titolari della presente si trovano nelle condizioni volute per fruire della concessione suddetta.

Bollo del Sodalizio

(4) .... *li* .... *192*....

IL PRESIDENTE DELLA (5)

....

Annotazioni

....

....

....

Rilasciato il biglietto N. ....

Bollo composto della stazione

AVVERTENZE IMPORTANTI

1. La presentazione di questa richiesta implica la piena conoscenza e l'accettazione, da parte dei titolari, di tutte le condizioni stabilite per fruire del ribasso.

2. I viaggiatori debbono sempre essere muniti del documento di identità personale, prescritto dalla concessione.

(1) Titolo dell'istituzione (Federazione ginnastica italiana, Comitato olimpico nazionale, Club alpino italiano, Confederazione alpinistica ed escursionistica nazionale). (2) Titolo e sede della federazione, unione, associazione, società, sezione ecc. che rilascia la richiesta. (3) In tutte lettere. (4) Luogo e data del rilascio. (5) Federazione, unione, associazione, società, sezione ecc.

Da trattenersi dal bigliettario della stazione di partenza.

Numero d'ordine	COGNOME E NOME DEI VIAGGIATORI (1)
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	

Continuare l'elenco su foglio separato da trattenersi esso pure dal bigliettario

(1) Per il Club alpino italiano e per la Confederazione alpinistica ed escursionistica nazionale inscrivere i soci in gruppo separato dal personale di servizio, per il quale, a fianco del nome, dev'essere indicata la qualità di *portatore* o di *guida*.

DECRETO MINISTERIALE 27 *agosto* 1924, *che determina, agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci, la lunghezza del tronco Bivona-Alessandria della Rocca, della linea a sezione ridotta Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo.*

IL MINISTRO DELLE COMUNICAZIONI.

Visto l'art. 43 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Vista la deliberazione presa dal Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'adunanza del 13 aprile 1912, relativa al computo delle distanze tassabili pei tronchi con dentiera delle ferrovie secondarie della Sicilia;

Su proposta del Direttore Generale delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

Agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci, la lunghezza del tronco Bivona-Alessandria della Rocca, della linea a scartamento ridotto Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo, è fissata in km. 17.

Roma, 27 agosto 1924.

Il Ministro

CIANO.

DECRETO MINISTERIALE 29 *agosto* 1924, *riguardante l'apertura al pubblico esercizio del tronco Bivona-Alessandria della Rocca della linea a sezione ridotta Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo.*

IL MINISTRO DELLE COMUNICAZIONI
DI CONCERTO
CON IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Vista la legge 9 luglio 1906, n. 413, con la quale il Governo fu autorizzato, fra l'altro, a provvedere alla costruzione diretta delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia;

Viste le leggi 12 luglio 1908, n. 444 e 21 luglio 1910, numero 580 che autorizzano l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad esercitare provvisoriamente i tronchi delle linee in costruzione per conto diretto dello Stato;

Veduto il verbale della visita di ricognizione del tronco Bivona-Alessandria della Rocca della linea a sezione ridotta Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo;

Veduto che dal detto verbale risulta nulla ostare all'apertura al pubblico esercizio del citato tronco;

Veduti i Regi decreti 23 febbraio 1919 n. 246 e 24 settembre 1923, n. 2123 riflettenti le condizioni di trasporto e tariffe da applicarsi sulle linee sicule a scartamento ridotto;

Decreta:

E' autorizzata l'apertura all'esercizio pubblico del tronco Bivona-Alessandria della Rocca, della linea a sezione ridotta Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo, a datare dal giorno 1° settembre 1924.

L'esercizio del detto tronco sarà assunto dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Roma, 29 agosto 1924.

Il Ministro per i lavori pubblici
SARROCCHI.

Il Ministro per le comunicazioni
CIANO.

Ordine di servizio N. 108.

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Bivona-Alessandria della Rocca, della linea a scartamento ridotto Lercara bassa-Filaga-Bivona-Magazzolo.

Come dal Decreto Ministeriale in data 29 agosto 1924, il giorno 1° settembre 1924 è stato aperto all'esercizio il tronco di ferrovia Bivona-Alessandria della Rocca della linea a scartamento ridotto Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo, e sarà esercitato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato venendo compreso nella rete delle Ferrovie secondarie (Gruppo Sicilia).

1. — *Descrizione del nuovo tronco.*

Il tronco ferroviario a scartamento di m. 0,95 Bivona-Alessandria della Rocca segue il quarto Contuberna-Bivona della linea: Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo.

Dalla stazione di Lercara Bassa, asse F. V., hanno origine le progressive.

Il tronco Bivona-Alessandria della Rocca ha la lunghezza di km. 8 + 404,60 misurata fra la punta dello scambio di uscita della Stazione di Bivona e la punta dello scambio di entrata della Stazione di Alessandria della Rocca.

La distanza fra l'asse del F. V. di Bivona e l'asse del F. V. di Alessandria della Rocca è di km. 8 + 614,37.

La linea si svolge a mezza costa nella vallata del fiume Magazzolo attraversandolo con un viadotto a 8 luci di m. 10 ciascuna per risalire nella stessa vallata alla Stazione di Alessandria della Rocca.

L'andamento planimetrico, risulta di 34 rettifili della lunghezza complessiva di m. 3172,94, e di 33 curve per una lunghezza di m. 5441,43 che formano in totale km. 8 + 614,37.

Le curve sono formate da archi circolari raccordati con gli adiacenti rettifili mediante archi di parabola cubica nei tratti ad aderenza, mentre nei tratti a dentiera questi raccordi non esistono.

Le quote sul livello del mare del piano di regolamento della Stazione di Bivona e di Alessandria della Rocca sono rispettivamente: 434,00 e 500,00.

La differenza di altezza di m. 75 fra la stazione di Bivona e questo punto viene raggiunta mediante una rampa a dentiera colla pendenza del 75 per mille per una lunghezza di m. 738,00 preceduta da una tratta in orizzontale di m. 439,66 e seguita da una tratta a discesa del 50 per mille per una lunghezza di m. 393,00.

La differenza di altezza fra l'anzicitato punto più basso della linea e la Stazione di Alessandria della Rocca viene raggiunta da una rampa in dentiera in ascesa del 75 per mille della lunghezza di m. 1833,33 preceduta da un'orizzontale di m. 300, di una rampa in ascesa del 10 per mille per una lunghezza di m. 350,00 e da un'orizzontale di m. 4279,3 seguita da un'altra tratta in orizzontale della lunghezza di m. 281,08 piazzale della Stazione di Alessandria della Rocca.

Si ha l'armamento a dentiera tra le progressive chilometriche 39 + 958,34 41 + 412,61 e 45 + 940,75 48 + 197,18, per la rispettiva lunghezza di m. 1454,07 e di m. 2256,43, compresi i tratti orizzontali.

Esistono diverse opere di consolidamento tanto in alcuni rilevati che nelle trincee di altezza superiore ai 2metri.

Le opere d'arte più importanti sono:

Quattro viadotti: il primo ad 8 luci di m. 10 ciascuna alla progr. 41 + 481,26; il secondo a 3 luci di m. 10 ciascuna alla progr. 45 + 599,17; il terzo a 7 luci di m. 10 alla progr. 44 + 588,73; il quarto a 5 luci di m. 10 ciascuna alla progr. 46 + 630,20.

La luce di tutte le altre opere d'arte varia da un minimo di m. 0,80 ad un massimo di m. 6.

Vi sono n. 5 passaggi a livello alle progr. 41 + 590,87; 42 + 231,08; 43 + 184,49; 43 + 857,57; 45 + 157,14.

Sono tutti aperti: 4 per strade vicinali ed uno per strada Nazionale alla progr. 43 + 857,57, muniti di tabelle « *Attenti al treno* ».

Quello per strada Nazionale è anche munito di tabelle preavviso poste nella strada Nazionale stessa da ambo le parti.

L'armamento per binario ad aderenza artificiale è formato dal binario corrente per aderenza naturale con interposta rotaia dentata sistema *Strub*.

Esistono nel tronco numero 5 Case cantoniere delle quali una semplice e 4 doppie.

La stazione di Bivona è collegata alla stazione di Alessandria della Rocca a mezzo di telefono.

II. — *Dipendenza.*

All'esercizio del tronco provvede il Capo dell'esercizio delle Ferrovie secondarie (gruppo Sicilia)con le norme stabilite dall'O. S. 175-1911, dall'O.S. 3-1915 e dall'O. G. 12-1921.

Pe ril servizio sanitario il tronco dipende dall'Ispettorato Sanitario di Palermo.

Per le forniture di magazzino il tronco appartiene al gruppo 20 (Ferrovie secondarie, gruppo Sicilia) della circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento di cui O. S. 392-1914.

III. — *Esercizio.*

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui O. S. 323-1915 e 19-1916.

IV. — *Tassazione dei trasporti.*

I trasporti tanto in servizio locale, quanto da oltre e per oltre Lercara Bassa-Castelvetrano e P. Empedocle si effettuano in base alla norme dell'O.S. 16-1924 ed alle condizioni e norme delle vigenti tariffe, compresi gli aumenti e l'addizionale in vigore.

V. — *Distanze chilometriche - Pubblicazioni.*

La nuova tabella polimetrica delle distanze in chilometri riguardante la linea Lercara-bassa - Filaga - Cianciana - Magazzolo è quella di cui all'allegato al presente ordine di servizio.

Nella parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » devesi tracciare all'indice grafico, quadro N. 2, il tronco Bivona-Alessandria della Rocca; devesi sostituire poi la tabella Lercara bassa-Filaga-Cianciana-Magazzolo con la nuova di cui all'allegato suddetto.

Le quote per il computo dei prezzi per i biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Lercara bassa-Castelvetrano e Porto Empedocle sono quelle indicate qui appresso e formate sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus col ribasso del 25 %.

Da Lercara bassa a Castelvetrano I classe L. 54.15, III classe L. 23.65

Da Lercara bassa a Porto Empedocle I classe L. 44.85, III classe L. 19.75.

Da Bivona a Castelvetrano I classe L. 36.55 e III classe L. 16.15. Da Bivona a Porto Empedocle I classe L. 27.25, IIIclasse L. 12.25. Da Alessandria della Rocca a Lercara bassa I classe L. 23.60, III classe L. 10.60.

Dette quote e quelle relative ai percorsi sulla rete principale devono essere depurate del diritto speciale (50 centesimi e 1 lira) per aggiungerlo poi una volta sola per ogni viaggiatore sul prezzo complessivo.
I documenti da presentarsi pei trasporti in servizio locale del tronco e per quelli da oltre e per oltre Lercara bassa-Castelvetrano e Porto Empedocle sono quelli in uso sulla rete principale .

VI. — *Contabilità delle stazioni.*

Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli O. S. 160-1909; 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913, circolare 66-1913, O. S. 26-1920, 28-1923.
I prodotti relativi al nuovo tronco saranno versati con unica distinta Mod. R. 99 insieme a quelli della Rete principale.

VII. — *Orari e composizione dei treni.*

Sul tronco di linea Bivona-Alessandria della Rocca saranno effettuate giornalmente due coppie di treni viaggiatori.
I treni saranno composti di carrozze con posti di I e III classe.
I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto e sono illuminati a luce elettrica.
I carri da merci hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

VIII. — *Carte di libera circolazione.*

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono le stazioni di Alessandria della Rocca e Bivona dovranno per l'anno in corso essere tenute valide anche per il tronco Bivona-Alessandria della Rocca.

Allegato all'Ordine di Servizio
N. 108-1924

Lercara bassa - Filaga - Cianciana - Magazzolo.

Linea complementare a scartamento ridotto.

Agli effetti della tassazione il percorso di questa linea non si cumula con quello dello Stato.

Lercara bassa												
8	Lercara alta											
16	8	S. Luca ●										
18	10	2	Depupo Castronovo									
29	21	14	12	Filaga								
37	30	22	20	9	Contuberna							
48	40	33	31	20	11	S. Stefano Quisquina						
61	54	46	44	33	25	14	Bivona					
78	70	62	60	49	41	30	17	Alessandria della Rocca				
82	74	67	65	54	45	34	21	5	Cianciana			
94	86	79	77	65	57	46	33	17	12	Quattro Finaite		
103	95	87	86	74	66	55	42	26	21	9	Balata	
106	98	91	89	78	69	59	45	29	25	13	4	Magazzolo

Circolare N. 55.

Etichette per segnalare le avarie e le mancanze ai veicoli.

(Vedi ordine di servizio n. 133-1907).

Le etichette TV. 57c, istituite per segnalare sui veicoli i guasti e gli ammanchi non pericolosi alla circolazione, non saranno più ristampate e dovranno essere adoperate sino ad esaurimento.

In loro sostituzione, quando occorresse lasciare eccezionalmente in servizio dei veicoli con avarie o mancanze non pericolose alla circolazione e che non fosse possibile riparare subito sul posto, dovranno essere adoperate le etichette TV.57 (bianche) togliendo i tagliandi O ed S e ponendovi l'indicazione « *per constatazione* » come è prescritto al comma *a*) e *c*) dell'art. 3 delle Norme sull'uso delle etichette di cui l'Ordine di Servizio 133-1907.

La Circolare n. 41-1920 resta abrogata.

Distribuita agli agenti delle classi 5, 7, 11, 41, 42, 44 *e* 45.

Circolare N. 56.

18ª Appendice all'elenco alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel Parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922, si rende noto alle stazioni della Rete ed agli Uffici che ebbero in distribuzione l'Elenco alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922, che detto Elenco è da aggiornarsi al 31 luglio 1924 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE PROPRIETARIE	INDIRIZZO	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
De Sigis Dr. Carlo	PAVIA Via Alessandro Volta, 24	960.500	960.699
Ilva (Società) Alti forni e acciaierie d'Italia.	GENOVA V. Ippolito d'Aste, 5	948.500	948.799
Seta Artificiale Cerìano (Soc. An.)	MILANO Corso Venezia, 56	944.200	944.499
Seta Artificiale Varedo (Soc. An.)	MILANO Corso Venezia, 56	945.200	945.499
Società anonima lavorazione catrame sottoprodotti e prodotti chimici.	LODI Via Fissiraga, 16	936.200	936.499

Modificare come segue i numeri assegnati al

Ministero della Guerra Direzione Generale Artiglieria e Genio.	ROMA	976.000	976.199

e aggiungere gli Enti sottocitati, pure dipendenti dal Ministero della guerra, ai quali si assegnano i numeri seguenti:

Polverificio sul Liri	FONTANA LIRI (Caserta)	976.400	976.599
Laboratorio Pirotecnico	BOLOGNA	976.600	976.799
Direzione Artiglieria	PIACENZA	976.800	976.999

Alla *Regia Aeronautica* - Gruppo Dirigibili di Roma - si assegnano i numeri 976200 a 976399 in luogo di 976200 a 976499.

Sono poi da cancellarsi le seguenti Ditte le quali non hanno più carri inscritti nel parco F. S.:

Barchetti Giovanni - LECCE;

Fratelli *Calliano* di Pietro MILANO.

Sono poi da modificarsi come segue gli indirizzi delle seguenti Ditte:

— alle pagg. 12 e 31 quella della Società Italiana E. *Breda* - MILANO, Via Antonio Bordoni, n. 9;

— quella della Società Anonima Oleifici Liguri Napoletani - NAPOLI, Via Emanuele Gianturco, 110. (V. Circ. 45, *Boll. Uff.*, n. 36-1923 - Appendice 8ª).

Non avendo più luogo alcuna inscrizione di carri nel parco F. S. da parte della Ditta *Rucco* Donato di TREPUZZI, occorre cancellare detto nome dalla circolare n. 23, pubblicata nel *Boll. Uff.*, n. 14-1924 - Appendice 14ª .

La Ditta « Consorzio Utenti Nafta di Milano » ha cambiato la ragione sociale in: « Società Nazionale Olii Minerali - Milano », Via Borgonuovo, n. 11.
Si dovranno quindi fare le relative variazioni alle pagine 14 e 38.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Il Direttore generale:

ODDONE.

Comunicazioni :

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Vendita di materiale Decauville in deposito presso la Sezione Lavori di Ancona	L. P.	Ore 18 6 settembre 1924	—	Sezione Lavori Ancona
Costruzione di un fabbricato a nove alloggi a Cagliari.	L. P.	Ore 12 10 settembre 1924	500.000	Sezione Lavori Cagliari
Impianto della nuova dogana allo Scalo di Roma S. Lorenzo.	L. P.	Ore 12 18 settembre 1924	3.800.000	Sezione Lavori Roma sud
Consolidamento della frana della costa di Perol tra la fermata di Montjovet e di S. Vincent della linea Ivrea Aosta.	T. P.	Ore 18 30 agosto 1924	90.000	Sezione Lavori Torino nord
Ricarico banchine di piattaforma stradale del tronco Dittaino-Leonforte.	T. P.	Ore 16 10 settembre 1924	24.000	Eserc. Ferr. Secondarie Palermo
Ricarico banchine di piattaforma stradale del tronco Dittaino-Piazza Armerina.	T. P.	Ore 16 10 settembre 1924	24.000	Idem.
Ricarico banchine di piattaforma stradale del tronco Km. 34+488. Licata della linea Girgenti-Licata.	T. P.	Ore 16 10 settembre 1924	24.000	Idem.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Ricarico delle banchine di piattaforma stradale del tronco Margonia Km. 34-488 della linea Girgenti-Licata.	T. P.	Ore 16 10 settembre 1924	21.000	Eserc. Ferr. Secondarie Palermo
Ricarico banchine di piattaforma del tronco Girgenti-Margonia della linea Girgenti-Licata.	T. P.	Ore 16 10 settembre 1924	24.000	Idem.
Ricarico banchine di piattaforma stradale del tronco Canicattì-Margonia.	T. .P	Ore 16 10 settembre 1924	21.000	Idem.
3000 sale montate per veicoli, fuori uso, con cerchioni, nei parchi delle Officine FF. SS. di Rivarolo, Torino, Voghera, Vicenza, Firenze, Lucca, Rimini, Roma, Napoli (Granili), Foggia e nelle officine private riparatrici del materiale rotabile esistenti nei Compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Firenze Genova, Bologna, Napoli, Ancona. Il carico sui carri e la spedizione alla località destinataria è a spese dell'acquirente. L'offerta dovrà essere fatta per Kg. di materiale.	L. P. (1)	15 giorni dopo la pubblicazione sul bollettino		Ufficio 3° Servizio Materiale e Trazione Firenze
200 telai in ferro di veicoli demolendi senza sale montate esistenti nei parchi delle suddette officine. L'offerta dovrà essere fatta per Kg. di materiale.	L. P. (1)	Idem.	—	Idem.

(1) L'Amministrazione FF. SS. si riserva di consegnare i materiali suddetti entro quattro mesi dalla data di approvazione del contratto, secondo le norme di vendita emanate dal Servizio Materiale e Trazione di Firenze.

		MATERIALE DA FORNIRSI	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	2 Serie	Mattoni refrattari per forni ad olio pesante.	T. P.	2-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
Ml.	3000	Pistagna di lana marrone alta mm. 30.	T. P.	5-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
N.° » » » »	27.000 1200 3000 2000 150	Cartelle di cartone per atti Copialettere di carta velina Registri di carta cento Taccuini a libro ed album Repertori (rubriche)	L. P.	16-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
—	—	Carta bianca, perlina da involgere, velina ecc.	L. P.	16-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
Kg.	21.000	Ferro omogeneo di 2ª categoria sagomato.	L. P.	17-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
N°	2000	Occhiali di sicurezza per operai.	L. P.	27-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma

Il Direttore Generale:
ODDONE.

SENTENZA

Contratto di trasporto internazionale - Danni non apparenti - Decadenza.

Si estingue l'azione contro la Ferrovia per danni alle cose oggetto del trasporto non denunciati all'atto della riconsegna se i danni stessi erano apparenti esteriormente.

Sono danni apparenti esteriormente non solo quelli che si manifestano ictu oculi, *ma anche quelli che si possono rilevare in seguito alla visita delle cose fatta con la diligenza del buon padre di famiglia od in seguito alla visita che il diligente padre di famiglia doveva essere indotto a non omettere dalle anormalità riscontrate nel carico.*

(art. 44, § 2, cap. 4° Convenz. Berna).

CORTE APPELLO ROMA — 27 giugno-26 luglio 1924 - *Pres.* Faggella - *Est.* Colangelo - Ministero delle Comunicazioni (Ferrovie Stato) contro Ditta Danzas e C.

FATTO.

La Ditta Danzas e C. il 12 gennaio 1922 ritirò dalla stazione di Milano una partita di oggetti casalinghi di ferro smaltato, che le era stata spedita da Basilea il 28 dicembre precedente.

Avendo però in magazzino constatato che la merce era avariata, con lettera del 17 dello stesso mese chiese che si procedesse all'accertamento ed alla valutazione del danno. Ed il 24 del mese medesimo due periti, uno in rappresentanza della stessa Ditta, e l'altro in rappresentanza dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, procedettero alle cennate operazioni. Il 28 marzo, poi, dello stesso anno, la Ditta, in base alle risultanze della perizia, presentò reclamo amministrativo, chiedendo un indennizzo di L. 30.002,14. Ed avendo l'Amministrazione, l'11 luglio risposto di nulla dovere, con atto del 25 agosto successivo la convenne in giudizio davanti il Tribunale di Roma per il pagamento. L'Amministrazione eccepì la decadenza della Ditta da ogni azione a' termine dell'art. 44

della Convenzione di Berna, per avere la Ditta ritirata la merce e pagato il prezzo del trasporto senza riserva pur essendo i danni *apparenti esteriormente*.

Il Tribunale, però, Sezione II, con sentenza del 3-16 luglio 1923, respinta la eccezione emanata, accolse la domanda ritenendo i danni non apparenti esteriormente.

Notificata tale sentenza il 20 novembre dello stesso anno 1923 l'Amministrazione propose appello avverso di essa con atto dell'11 dicembre successivo.

E la causa si è trattata alla udienza del 3 corrente mese, prendendosi dai procuratori delle parti le conclusioni di sopra trascritte.

DIRITTO.

L'art. 44 della Convenzione di Berna, dopo di aver stabilito come regola che il pagamento sia del prezzo di trasporto, sia delle altre spese a carico della merce, e la ricezione di questa, estinguono, in confronto della Ferrovia, ogni azione proveniente dal contratto di trasporto, fa a tale regola eccezione per il caso in cui i danni, che poscia si riscontrino nella merce, *non fossero apparenti esteriormente*, purchè però la domanda per la constatazione di detti danni sia fatta subito dopo la loro scoperta, ed in ogni caso, non più tardi del settimo giorno da quello in cui la merce sia stata ritirata, e, purchè, inoltre, l'avente diritto provi che il danno siasi verificato nell'intervallo tra la consegna e la riconsegna della merce. Epperò essendo nella specie pacifico tra le parti che il prezzo del trasporto e le altre spese a carico furono pagate e che la merce fu ritirata dalla Ditta senza proteste di sorta, due indagini occorrono per poter decidere come di giustizia la controversia, la quale si presenta alla Corte negli stessi termini, cui già si presentò al Tribunale.

E cioè occorre indagare, in diritto, quando i danni si possono ritenere non apparenti esteriormente ai sensi del citato articolo ed, in fatto, se nella specie i danni riscontrati dai periti sulla merce ritirata dalla Ditta possano, o meno, considerarsi come *non apparenti esteriormente* nel senso voluto da detto articolo.

E passando quindi alla prima di tali indagini, osserva la Corte che da rifiutare siano in proposito così la opinione, secondo cui il danno, per potersi ritenere apparente esteriormente, deve essere rilevabile *ictu oculi*, come l'altra, secondo cui il destinatario deve procedere ad una verifica, sia pure sommarissima, della merce all'atto del ritiro, tutte le volte che un indizio qualunque vi sia, il quale faccia sospettare la

esistenza di un danno qualsiasi, e debba invece seguirsi la opinione intermedia, la quale, conciliando gli opposti interessi delle parti, meglio risponde alla lettera ed allo spirito della disposizione.

Deve, invero, rifiutarsi la prima delle cennate opinioni, perchè se, da una parte i contratti debbono eseguirsi con quella *diligenza che un buon padre di famiglia suole usare nelle cose sue* (art. 1224 codice citato) e se dall'altra la denunzia dell'avaria all'atto del ritiro della merce interessa non solo il destinatario in quanto, tra l'altro la evince dall'obbligo, che gli incomberebbe ove la denunzia venisse fatta dopo il ritiro, di provare che i danni si siano verificati nell'intervallo tra la consegna e la riconsegna di essa merce, ma anche la Ferrovia in quanto la mette al coperto dal pericolo di dover rispondere di danni verificatisi dopo il ritiro della merce, e ad opera del destinatario, o di altri, del cui fatto essa non sia tenuta a rispondere, deve convenirsi che, a tutela degli interessi di entrambe le parti, non nel solo caso in cui il danno sia rilevabile *ictu oculi*, si debba far luogo alla applicazione della regola, di cui sopra, ed alla esclusione quindi della eccezione, ma vi si debba far luogo anche quando, all'atto del ritiro della merce, concorre un complesso di circostanze tale da far sorgere in un buon padre di famiglia il sospetto che essa merce abbia subìti danni non trascurabili, e che, quindi, sempre che tale ipotesi si verifichi, il destinatario il quale voglia *intacta jura servare*, debba, prima di ritirare la merce, provocarne quella verifica a cui lo stesso art. 44 della Convenzione dà diritto.

Deve inoltre rifiutarsi del pari la seconda delle opinioni cennate, perchè contraria così alla lettera della disposizione, di cui sopra, come allo spirito che informa la disposizione stessa; alla prima, perchè la disposizione parla di danni *apparenti esteriormente*, e, quindi, richiede qualche cosa di più di un semplice sospetto non appoggiato, per giunta, sopra *solide ragioni*, ed al secondo, perchè, ove detta opinione fosse esatta, ciascun destinatario, a salvaguardia dei proprii diritti, si vedrebbe, anche per un nonnulla, costretto a domandare la verifica della merce, provocando così operazioni non destinate certo a facilitare lo svolgimento del traffico, che invece con la disposizione si è inteso agevolare.

Ed è poi appunto per le ragioni addotte per combattere le opinioni estreme, che deve, invece, ritenersi esatta quella intermedia, secondo cui la verifica si deve chiedere dal destinatario non solo quando i danni siano senz'altro ed *ictu oculi*, *constatabili*, ma anche quando si sia di fronte ad un complesso di circostanze tali, da ingenerare nel buon padre di

famiglia la quasi certezza che danni debba avere subito la merce, e di entità non trascurabile, come, in ispecie, quando non solo *ictu oculi* i danni siano in parte rilevabili, ma, per dippiù, il modo in cui il carico risulti eseguito, lo stato dell'imballaggio, se solido, la qualità della merce, e la mancanza per essa di efficace difesa nella specie di imballaggio usata, autorizzino a ritenere che altri e maggiori danni *ictu oculi* non siano per avventura rilevabili, si siano tuttavia verificati.

E passando dopo ciò alla indagine di fatto in relazione al principio di diritto così fermato, osserva la Corte che, per più ragioni avrebbe dovuto la Ditta chiedere la verifica della merce all'atto del ritiro di essa.

E cioè:

a) perchè, come si rileva dalla perizia e come, d'altronde, non si contesta, ad essa Ditta non sfuggì che il carico era giunto *invertito*, nel senso che, nell'eseguire il trasbordo a Chiasso, gli agenti delle Ferrovie avevano posto gli oggetti leggeri in basso e quelli più pesanti sopra, e tale *inversione* data la qualità della merce e la specie d'imballaggio (semplice incarto) costituiva motivo non trascurabile per far dubitare che la merce fosse giusta integra, sia pure solo in parte;

b) perchè parecchi oggetti furono rinvenuti rotti, o ammassati, o in altro modo danneggiati, e ciò, posto in relazione al fatto, di cui al capo precedente, non poteva non destare serii sospetti sullo stato degli altri;

c) perchè l'imballaggio consistente in *semplici involucri di carta*, pur essendo di uso per merce del genere, come accertano i periti, non solo rendeva constatabile facilmente la rottura e forse anche ammaccatura, nell'atto dello scarico e dell'esportazione da parte della Ditta, ma, posto in relazione alle altre due ragioni cennate, doveva, in ogni caso, far supporre che danni, e non lievi, la merce tutta avesse subiti.

Ed è poi evidentemente incorso in errore il Tribunale quando ha affermato che l'*opinamento* del destinatario in proposito non sia censurabile, per la ragione semplicissima, già rilevata, che nella esecuzione dei contratti ciascuna delle parti deve usare la diligenza del buon padre di famiglia quando dal non uso di tale diligenza possa derivare pregiudizio all'altra, e, dato quanto si è rilevato, non certo da *buon padre di famiglia* si confortò la Ditta, come del resto, dicono anche i periti quando osservano che *le avarie riscontrate in alcuni oggetti potevano costituire sintomi di altre*

maggiori quantunque la Ditta abbia potuto considerarle trascurabili, e che l'anormalità del carico avrebbe dovuto richiamare l'attenzione della Ditta.

Conseguentemente, e senza che sia il caso di occuparsi di ogni altra questione relativa così alla tempestività della denunzia, come ai mezzi istruttori, che si invocano relativamente ad essa ed anche relativamente all'accertamento della circostanza che i danni si siano verificati durante il trasporto ed all'ammontare di essi, deve, in riforma della sentenza impugnata, rigettarsi la domanda, ecc. ecc.

Anno XVII - N. 37

11 Settembre 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1955) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Regio decreto-legge 19 ***luglio*** **1924,** ***n.*** **1321** ***concernente l'aggregazione di un ufficiale superiore del Regio esercito nel Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato.*** (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596;

Visto il R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868, modificato dal R. decreto-legge n. 1244 del 19 luglio 1924;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Su proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto con quello per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Al Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato è aggregato, senza voto, un ufficiale superiore del Regio esercito in servizio di Stato maggiore, in rappresentanza del Ministero della guerra, da nominarsi con decreto Ministeriale del Ministro per le comunicazioni, su designazione del Ministro per la guerra.

Art. 2.

Il predetto membro aggregato dura in carica tre anni e può essere riconfermato.

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 19 luglio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

Mussolini — Ciano — De' Stefani.

Visto, *il Guardasigilli*: Oviglio.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 5 settembre 1924, n. 209.

REGIO DECRETO-LEGGE 19 *luglio* 1924, *n.* 1322, *riguardante il trattamento del personale navigante di bassa forza dipendente dalle Ferrovie dello Stato, addetto alle linee di navigazione tra il continente e le isole.* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il regolamento per il personale navigante dipendente dalla Amministrazione delle Ferrovie dello Stato approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;
Visto il R. decreto 2 maggio 1920, n. 615;
Visto il R. decreto 18 novembre 1920, n. 1729;
Visto il R. decreto 24 settembre 1923, n. 2128;
Visto l'art. 18 del R. decreto 5 dicembre 1923, n. 2651;
Visto l'art. 5 del R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3082;
Visto il R. decreto 13 marzo 1924, n. 526;
Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 506;
Sentito il Consiglio dei Minstri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto con quello per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per il personale navigante di bassa forza, stabile e in prova dipendente dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ed addetto alle linee di navigazione di cui alla legge 5 aprile 1908, n. 111, e per quello di bassa forza avventizio di cui all'art. 165 del regolamento per il personale navigante approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393. l'assegno netto mensile di L. 200 di cui al R. decreto 2 maggio 1920, n. 615, corrisposto al detto personale dal 1° marzo 1920 è considerato dalla stessa data a tutti gli effetti come parte integrante dello stipendio.

Le pensioni, indennità, buonuscite per cessazioni del servizio posteriori al 1° marzo 1920, liquidate finora senza computare il detto assegno saranno riformate, e le relative trat-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 5 settembre 1924; n. 209.

tenute saranno recuperate sulle pensioni, buonuscite e indennità così riformate.

Per gli agenti ancora in servizio alla data del presente decreto le ritenute arretrate saranno recuperate nel numero di rate che sarà stabilito dall'Amministrazione.

Art. 2.

Il numero 3 dell'art. 1, lettera *a*), del R. decreto 27 novembre 1919, n. 2373, convertito in legge con l'art. 9 della legge 7 aprile 1921, n. 369, e modificato col R. decreto 24 settembre 1923, n. 2128, è sostituito dal seguente:

3° Sulle competenze accessorie che in relazione alle loro speciali attribuzioni sono corrisposte al personale dei treni, ai capi deposito, ai macchinisti dei treni a vapore od elettrici e delle tradotte e manovre, ai fuochisti, agli assistenti dei treni elettrici ed al personale navigante addetto al servizio dello stretto di Messina ed alle linee di navigazione di cui la legge 5 aprile 1908, n. 111, le quali competenze agli effetti dell'applicazione della ritenuta sono commisurate a partire dal 1° marzo 1920 in una somma eguale al quinto dello stipendio ».

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 19 luglio 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO — DE' STEFANI.

VISTO, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

DECRETO MINISTERIALE 16 *agosto* 1924, *riguardante la sostituzione del nome della stazione ferroviaria* « Tarvisio Sobborgo » *con quello di* « Tarvisio Centrale » (1).

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER GLI AFFARI DELL'INTERNO.

Veduto il R. decreto 29 marzo 1923, n. 800, che determina la lezione ufficiale dei nomi dei Comuni e delle altre località nei territori annessi in virtù delle leggi 26 settembre 1920, n. 1322 e 19 dicembre 1920, n. 1778;

Veduta la nota 29 luglio 1924, n. M. T. 541.15454.93 nella quale il Ministero delle comunicazioni (Direzione generale delle Ferrovie dello Stato) propone che per evitare disguidi nel traffico ferroviario, il nome della stazione « Tarvisio Sobborgo » sia cambiato in « Tarvisio Centrale »;

Decreta:

Al nome della stazione ferroviaria « Tarvisio Sobborgo » contenuto nell'elenco n. 1 allegato al R. decreto 29 marzo 1923, n. 800, è sostituito quello di « Tarvisio Centrale ».

Il presente decreto sarà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 16 agosto 1924.

Il Ministro: FEDERZONI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* dell'8 settembre 1924, n. 211.

COMUNICATI

Agenti licenziati e destituiti perchè condannati per delitti contro la proprietà.

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
TOSI Roberto (103489)	Operaio di 1ª classe	Condannato ad un mese di reclusione per furto di L. 55 commesso su di un treno in vicinanza della stazione di Lavezzola a danno di Giozzetti Maria, il 9 agosto 1923. (Sentenza 23 novembre 1923 del Tribunale di Ravenna).
CORTINI Luigi (209638)	Manovale	Condannato ad un anno di reclusione militare per correità in furto di 40 bossoli di ottone in danno dell'Amministrazione militare, commesso a Medeuzza nella notte dal 21 al 22 agosto 1923. (Sentenza 28 giugno 1924 del Tribunale militare di Trieste)
MORMORE Ferdinando	Manovale virtualmente in prova	Condannato a cinque anni di reclusione per furto di pelli ed altro per L. 300.000, commesso in stazione di Napoli il 16 febbraio 1921. (Sentenza 27 aprile 1923 della Corte d'Appello di Napoli).
MOLINARI Paolo (178903)	Manovale	Condannato a quattro anni di reclusione per furto di 9 balle di pelli concie, commesso su di un treno in corsa fra Piacenza e Borgo S. Donnino nella notte dal 4 al 5 ottobre 1920. (Sentenza 8 giugno 1923 del Tribunale di Piacenza).
NASELLI Napoleone (220729)	Assistente sale	Condannato a dieci giorni di reclusione per furto di L. 385 da un tiretto dell'Ufficio Biglietti di Ventimiglia il 15 maggio 1924. (Sentenza 17 maggio 1924 del Tribunale di S. Remo).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BERTASO Costantino (149790)	Sottocapo guardia	Condannato a mesi cinque e giorni cinque di reclusione per furto di stoffe e merci varie, commesso in stazione di Verona anteriormente al 30 luglio 1923. (Sentenza 15 dicembre 1923 del Tribunale di Verona).
KUEN Rodolfo	Manovale	Condannato a cinque giorni di reclusione per furto di due sacchi d'alpino contenenti mele, commesso in Merano nella notte del 12 settembre 1922. (Sentenza 7 novembre 1923 del Pretore di Merano).
VANNINI Umberto (255153)	Manovale in prova	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di un Kg. di pesce, commesso in danno dell'Amministrazione a Firenze la notte del 28 gennaio 1924. (Sentenza 4 febbraio 1924 del Tribunale di Firenze).

A sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che, con provvedimento in data 28 aprile 1924 di S. E. il Commissario Straordinario, il Capo-Fermata FONTANA Luigi - 104367 - è stato destituito in base all'art. 189 *a*), *b*) del predetto Regolamento, perchè « condannato, con sentenza 16 ottobre 1923 — divenuta definitiva — della Corte di Appello di Torino, alla reclusione per anni due e mesi sei, alla multa di lire cinquecento ed alla interdizione perpetua dai pubblici uffici, quale colpevole di peculato continuato, per avere, nella qualità di titolare della fermata di Maddalena, mancato di addebitare spedizioni in arrivo e biglietti distribuiti, allo scopo di appropriarsi, come si appropriò, di somme spettanti all'Amministrazione.

Ordine di servizio N. 109.

Impianti ferroviari di Fiume.

L'applicazione dell'Ordine di servizio n. 106, pubblicato nel *Bollettino ufficiale* n. 35 del 28 agosto 1924, resta sospesa a tempo indeterminato.

Ordine di servizio N. 110.

Estensione di servizio nella fermata di Cannara ed impianto di comunicazione telefonoforica.

(Vedi ordine di servizio n. 122-1921).

A cominciare dal giorno 15 settembre 1924 la fermata di Cannara, della linea Foligno-Terontola, già abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani, con le limitazioni di cui agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, ecc. », verrà abilitata al servizio viaggiatori e bagagli senza limitazioni, nonchè al servizio merci a grande velocità limitatamente ai trasporti di peso fino a Kg. 1000 composti di colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno, ed al servizio merci a piccola velocità senza alcuna restrizione.

Nella detta fermata è stata impiantata una comunicazione telefonoforica sul circuito telegrafico 5153 Assisi-Foligno, in luogo della comunicazione telefonica.

In conseguenza di quanto sopra a pagina 17 della parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (Edizione giugno 1914), al nome di Cannara si dovrà cancellare la caratteristica di casa cantoniera, di contro al nome stesso alle lettere *V* e *B* (colonne 6 e 7) si dovrà cancellare il richiamo (6) e nelle colonne 8 e 10 si dovranno esporre rispettivamente le indicazioni G (12) » e « O ».

Nella parte II del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) a pagina 33 (tabella 124) e a pagina 54 si dovrà togliere il dischetto nero di contro al nome di Cannara.

Nella parte II del prontuario sopra indicato (edizione agosto 1923) a pagina 34 (tabella 118) e a pagina 58 si dovrà togliere il dischetto nero di contro al nome di Cannara.

A pagina 9 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) di contro al nome di Cannara si dovrà cancellare la stelletta e modificare l'indicazione « L. B. » in « L. O. ».

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche ed in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali si trova indicato il nome di Cannara con l'indicazione di casa cantoniera, tale caratteristica dovrà essere depennata.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 111.

Riabilitazione della stazione di Trasta al servizio pubblico.

(Vedi O. S. n. 59 1914; n. 141 1917; n. 11 1918; n. 79 1918; e n. 130 1918).

La stazione di Trasta, della linea Bolzaneto-Sampierdarena (sponda destra del Polcevera), già esclusa da qualsiasi servizio per conto del pubblico ed adibita soltanto al servizio delle merci a G. V. e P. V. ed a quello dei veicoli, limitatamente ai trasporti tanto in arrivo che in partenza per conto esclusivo del Ministero per le armi e munizioni (Direzione Generale di Aeronautica) e per quelli provenienti o diretti alla Società Gio. Ansaldo e C. avente stabilimento raccordato, dal 1° agosto 1924 è stata riabilitata ai servizi suddetti senza alcuna limitazione.

In conseguenza di quanto sopra nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1924) di contro al nome della stazione di Trasta, a pagina 61, deve essere cancellato il richiamo (12) esposto alle lettere G. O. e V. (colonne 8, 10 e 11) ed a piè della pagina stessa deve essere cancellata la nota (12).

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pagina 17, deve essere cancellato il richiamo (38) esposto di contro al nome di Trasta, e a pagina 18 deve essere cancellata l'annotazione (38).

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata. T. P. - Trattative private G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	1.100.000	Cavicchi di legno per otturare i fori delle traverse usate.	L. P.	16-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° ROMA
N.°	60.000	Tessere per l'uso dei biglietti di abbonamento.	L. P.	23-9-1924	Id. Ufficio 2°
N.° »	30 25	Lamiere di ferro piombate da mm. 2000 × 1005 × 1. Lamiere di ferro piombate da mm. 2000 × 1000 × 0,65	T. P.	14-9-1924	Id. Ufficio 3°
Ml.	2.000	Corda di rame elettrolitico nudo da mm. 35 composta da 19 fili.	T. P.	16-9-1924	Id. Ufficio 3°
N.° » »	35.000 5.800 30.000	panetti di gomma per cassare comuni per matite grosse di penne metalliche portapenne comuni	L. P.	22-9-1924	Id. Ufficio 2°
m³	150	Legname olmo in tavoloni.	L. P.	23-9-1924	Id. Ufficio 3°
m³	1500	Impiallacciatura di tulipifero in fogli dello spessore di mm. 3.	L. P.	27-9-1924	Id. Ufficio 3°
Ml.	6.500	Staggia di legno ad una scanalatura con coperchio.	L. P.	7-10-1924	Id. Ufficio 3°
—	—	Plachette di ferro smaltato tipo *A. B. C. D. E.*	T. P.	9-9-1924	Id. Ufficio 3°
N.°	2.200.000	Caviglie d'armamento del n. 5	T. P.	10-9-1924	Id. Ufficio 3°

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
Tonn.	70	Barre di acciaio del profilo delle piastre marca *F. S. P. 1*	T. P.	10-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
Tonn.	180	Olio di lino cotto.	T. P.	15-9-1924	S. A. Ufficio 2°
N°.	1000 risme	di fogli 500 caduna di carta per copie multiple per macchine da scrivere da centimetri 21×31.	T. P.	16-9-1924	S. A. Ufficio 2°
m.	300	Cavo flessibile per motopompe a due conduttori	T. P.	28-9-1924	S. A. Ufficio 3°
»	2000	Idem. c. s. a tre conduttori			

Il Direttore generale:

ODDONE.

Comunicazioni :

Le forniture delle 3000 sale montate per veicoli fuori uso e dei 200 telai in ferro di veicoli demolendi, per le quali sono state indette le gare a licitazione privata (Vedi Bollettino ufficiale N. 36 del 4 settembre 1924) *vengono invece fatte a trattativa privata.*

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Palificazione in linea fra Celano e la galleria di Monteserra	L. P.	Ore 10 15 settembre 1924	140.000	Ufficio Elettrificazione - Roma
Palificazione fra la galleria di Monteserra e Sulmona e costruzione fabbricati T. E. nelle Stazioni di Sulmona e Bugnara	L. P.	Ore 10 15 settembre 1924	150.000	Idem.
Lavori relativi ai fabbricati T. E. e alla palificazione nelle stazioni di Cocullo, Goriano Sicoli-Prezza e Anversa	L. P.	Ore 10 15 settembre 1924	150.000	Idem.
Costruzione della rampa lato città al nuovo cavalcavia per la strada di Galliera	L. P.	Ore 12 22 settembre 1924	350.000	Sezione Lavori Bologna
Lavori di sopraelevazione del 5° piano dei due fabbricati ad uso case economiche ferrovieri a Bari, rione Madonnella	L. P.	Ore 12 22 settembre 1924	497.000	Sezione Lavori Bari

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Fornitura a piè d'opera della ghiaia naturale e vagliata occorrenti per la esecuzione seconda fase del primo gruppo dei lavori riguardanti l'impianto della nuova Stazione merci di Vercelli.	L. P.	Ore 18 23 settembre 1924	48.000	Sezione Lavori Torino nord
Costruzione della vasca di carico, centrale e canale di scarico dell'impianto idroelettrico complementare del Sagittario.	L. P.	Ore 14 4 ottobre 1924	600.000	Ufficio Costruzioni Idroelettriche di Anversa
Costruzione di 3 ponti in muratura a tre luci in sostituzione delle tre travate metalliche attualmente in opera sul torrente: Belvedere - Bagni e Maddalena rispettivamente ai Km. 165+566; 187+118; 195+003 della linea Battipaglia Regio C.	L. P.	Ore 10 2 ottobre 1924	459.000	Sezione Lavori Cosenza
Consolidamento del piazzale della stazione di Bivona nella linea Lercara Bassa-Magazzolo.	L. P.	Ore 16 25 settembre 1924	76.500	Eserc. Ferr. Secondarie Palermo

SENTENZA

Trasporto merci - Timbratura della lettera di porto.

Le indicazioni, apposte dal mittente sulla lettera di vettura, in tanto hanno valore, in quanto siano verificate dal vettore.
La timbratura della lettera di porto ha per effetto di fissare il momento di accettazione della merce per la spedizione.
Contro le risultanze della lettera di vettura non è ammessa prova testimoniale.

R. TRIBUNALE CIVILE E PENALE DI ROMA (in grado di appello). — *Pres.* Monaco. *est.* Tommasi; Turco, appellante c. Ferrovie dello Stato, appellate.

(*Omissis*).

Il Tribunale osserva anzitutto essere pacifico tra le parti che la Ferrovia ha consegnato al Turco il carro per il carico il giorno 5 aprile 1921, sicchè la questione da risolversi è la seguente: se debba ritenersi che la consegna della merce per la spedizione sia stata effettuata, come asserisce l'appellante, il 6 aprile, o se debba ritenersi avvenuta invece. come afferma l'Amministrazione delle Ferrovie, il 14 stesso mese. Poichè nel primo caso lo speditore avrebbe consegnato la merce nel termine di 24 ore prescritte dall'art. 69 delle Tariffe allora in vigore, e non potrebbe quindi soggiacere alla tassa di sosta di cui all'art. 117 delle Tariffe, mentre nel secondo caso, la tassa stessa sarebbe stata bene imposta dalle Ferrovie e quindi infondata risulterebbe ogni pretesa di rimborso.

Nella lettera di porto e nella ricevuta di spedizione il Turco ha apposto la data del 6 aprile, mentre ambedue i documenti hanno il timbro della stazione di partenza portante la data del 14.

Quale di queste due date corrisponde alla consegna della merce per la spedizione?

La difesa dell'appellante sostiene che, dovendo lo speditore, per tassative prescrizioni dell'art. 92 delle Tariffe, in-

dicare nella lettera di vettura il giorno della consegna della merce, tale indicazione fa piena fede, e non può contestarsi una volta che la stazione abbia accettato il documento con quella data; aggiunge che il timbro apposto dalla Ferrovia non identifica il momento della consegna della merce ma riguarda la conclusione del contratto di trasporto. Ma il Tribunale non crede di poter seguire questa teorica. Vero che nella compilazione della richiesta di spedizione il mittente deve, fra le altre indicazioni, scrivere anche la data di consegna della merce, però le indicazioni del mittente in tanto hanno valore in quanto siano verificate ed accettate dal vettore, ed il bollo apposto dalla stazione di partenza ha, per quanto si attiene alla data di consegna della merce per la spedizione, funzione di controllo, sicchè se l'indicazione fatta dal mittente corrisponde alla verità, sarà identica a quella risultante dal bollo della ferrovia, ed in questo caso non vi è luogo a discussione; chè se invece manchi questa corrispondenza, la dicutura del bollo deve avere la prevalenza poichè la rettificazione avviene alla presenza dello speditore ed impedisce che ne possa impugnare l'esattezza. Solo se manca la timbratura bisogna accettare la data che il mittente deve apporre alla lettera di vettura.

Non è poi giuridicamente esatto che il bollo della stazione riguardi la conclusione del contratto di trasporto e non il momento della consegna della merce per la spedizione.

La timbratura serve invece a fissare il momento dell'accettazione della merce per il trasporto, accompagnata questa dalla rispettiva lettera di vettura. E tale *accettazione* da parte del vettore è indispensabile perchè si abbia la totale consegna della merce ai sensi dell'art. 117 delle Tariffe, non potendo bastare la semplice *presentazione di essa*. La merce dev'essere presentata con la lettera di vettura e dev'essere accettata, poichè altrimenti la ferrovia non sarebbe messa in grado di cominciare il trasporto, secondo lo scopo che si prefigge il legislatore nello stabilire un termine di consegna sotto la sanzione d'una tassa di sosta. La perfezione del contratto di trasporto si ha invece col rilascio della ricevuta di spedizione, siccome dice chiaramente l'art. 94 delle Tariffe. Vero che questo articolo parla anche di contemporanea applicazione del bollo, ciò perchè ordinariamente la consegna della merce e la conclusione del contratto di trasporto coincidono; ma la funzione giuridica della timbratura non è, secondo l'articolo 94 delle Tariffe, per la perfezione del contratto, la quale avviene come si è detto innanzi, col rilascio della ricevuta di spedizione, ma soltanto per la prova dell'accettazione della merce e della lettera di vettura.

Quanto alla prova testimoniale invocata in linea subordinata dall'appellante, il Collegio rileva:

1° che la scrittura nel contratto di trasporto è richiesta *ad substantiam* (art. 92 tariffe, il quale dice che per ottenere il trasporto *è necessaria* la richiesta scritta), e che la data di consegna della merce e della lettera di vettura è elemento essenziale del contratto, specie per la decorrenza dei termini di resa, onde la prova per testimoni è inammissibile.

2° che in ogni caso il capitolo di prova formulata dall'appellante sarebbe frustraneo, poichè la *ultimazione del carico* non ha importanza alcuna, essendo essa ben diversa cosa dalla consegna della merce per la spedizione.

Infondato si appalesa quidi il proposto appello, che va rigettato.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO
PER L'ANNO 1924

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari	L. 16.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	» 32.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi sia dagli agenti, che dai privati, agenzie, ecc., anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale.

Gli abbonati debbono rimettere subito la ricevuta dell'effettuato pagamento a questa Direzione Generale — Servizio Personale ed Affari generali (Bollettino Ufficiale).

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XVII - N. 38 **18 Settembre 1924**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA — Ordini di servizio, Circolari e Comunicazioni *di durata determinata*:

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(2069) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

DECRETO MINISTERIALE 23 *agosto* 1924, *n.* 571, *che stabilisce il modo di valutare l'importo dei contratti agli effetti di accertare l'autorità competente ad approvarli.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO

Vista la deliberazione dell'ex Commissario straordinario 27 giugno 1923, n. 1277, riguardante le facoltà dei Comitati di Esercizio e dei Capi Compartimento;

Vista la proposta della Direzione Generale (Servizio Personale ed Affari Generali) di cui la relazione N. P.A.G. 24/116631, in data 29 luglio 1924 riguardante una modificazione da apportarsi alla detta deliberazione art. 2, comma 2°, che stabilisce il modo di valutare l'importo dei contratti agli effetti di accertare l'autorità competente ad approvarli;

Ritenuta la necessità di tale modificazione allo scopo di riportare al criterio costante della giurisprudenza la norma da seguire per i detti accertamenti;

Sentito il Consiglio di amministrazione;

Decreta:

E' approvato che nel secondo comma dell'art. 2 della sud detta deliberazione dell'ex Commissario straordinario siano soppresse le parole:

« tenendosi ad un massimo di tre anni per quelli che ab
« biano una durata maggiore o che contengano la clausola
« della tacita proroga »,

rimanendo con ciò il comma stesso così formulato:

« L'importo dei contratti si desume moltiplicando i cano-
« ni ed i corrispettivi, valutato anche in via di presunzione
« se hanno basi variabili, per gli anni di durata. Per i con-
« tratti riguardanti binari di raccordo il valore deve riferirsi
« solo ai canoni e corrispettivi, escluso quindi l'importo degli
« impianti ».

Roma, lì 23 agosto 1924.

Il Ministro
CIANO.

Comunicati

A' sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con provvedimento in data 3 marzo 1924 di S. E. il Commissario Straordinario, il conduttore principale *Salvaneschi Luigi*, 161277, è stato destituito in base all'art. 189 *a*) del predetto Regolamento, perchè « condannato con sentenza 15 ottobre 1923 — divenuta definitiva — della Corte di Appello di Trieste, alla reclusione per mesi undici e giorni otto, quale colpevole di furto qualificato, per essersi impossessato, in correità con altro, in un giorno imprecisato dell'ottobre 1922, di tre pezze di stoffa per soprabito e di due paia di scarpe da donna, facenti parte di spedizione affidata all'amministrazione ».

Ordine Generale N. 1.

Ordinamento dell'Esercizio Navigazione.

(Vedi ordine generale n. 1-1915).

L'articolo 6, lettere *a*), *b*), *c*) e *d*) dell'Ordine Generale N. 1-1915, viene modificato come segue:

Sono delegate al Capo dell'Esercizio Navigazione le seguenti facoltà:

a) l'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione e la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione dei contratti dell'importo non superiore a L. 20,000, se fatti a trattativa privata, e alle L. 40,000, se per pubblico incanto od a licitazione privata per il servizio di camera e mensa di bordo, per lavatura e rammendatura biancheria, per compilazione documenti di trasporto, per pulizia, per trasporto ceneri, per forunitura di acqua, per servizi postali in genere, per trasporti speciali, per manutenzione e riparazione del materiale galleggiante, per carico e scarico, per servizi di facchinaggio e manovalenza inerenti all'Esercizio Navigazione;

b) la liquidazione amichevole fino all'importo di L. 20,000 delle vertenze per tasse di nolo, di carico e scarico e di pontile, e fino all'importo di L. 10,000 delle vertenze per danni arrecati alle persone estranee all'Amministrazione e ad agenti dell'Amministrazione stessa non protetti dalla legge sugli infortuni del lavoro, per cause inerenti all'esercizio della navigazione;

c) la definizione dei reclami per ritardata resa, perdita, manomissione, avarie, ecc., pei trasporti interessanti il percorso esclusivo della navigazione di Stato, oppure il percorso misto della navigazione di Stato e delle ferrovie, quando l'indennizzo da pagarsi non ecceda le L. 4000. Per indennizzi di importo superiore o implicanti questioni di massima il Capo dell'Esercizio Navigazione provocherà l'esame e i provvedimenti del Servizio Movimento, fornendogli tutti i necessari elementi;

d) la definizione dei reclami come sopra, pei trasporti in servizio cumulativo ferroviario-marittimo, quando siavi la sola responsabilità delle agenzie di navigazione o dei piroscafi, e l'indennizzo da pagarsi non ecceda le L. 4000; se vi è però anche la responsabilità delle ferrovie Stato, saranno

presi accordi colle Sezioni Movimento e Traffico interessate. Per indennizzi superiori a L. 4000, o implicanti questioni di massima, il Capo dell'Esercizio Navigazione provocherà l'esame e i provvedimenti del Servizio Movimento e Traffico, fornendogli tutti i necessari elementi. Quando non sussista alcuna responsabilità della navigazione, trasmetterà il reclamo per la sua definizione alla Sezione competente od al Servizio Movimento e Traffico, a seconda della loro competenza.

L'art. 12, lettere *a*) e *b*) dello stesso Ordine Generale N. 1-1915 viene modificato come segue:

I Capi degli Ispettorati hanno le seguenti facoltà:

a) la liquidazione amichevole delle vertenze commerciali riguardanti il servizio interno marittimo, quando l'indennità da pagarsi non ecceda le lire 2000, e la liquidazione non possa pregiudicare questioni di massima;

b) la liquidazione amichevole delle vertenze per danni ai viaggiatori, ai terzi ed agli agenti dell'Amministrazione, non protetti dalla legge sugli infortuni sul lavoro, avvenuti sui piroscafi nei limiti di lire 1000.

Ordine di servizio N. 112.

Modificazioni alle norme contabili "Gestione viaggiatori" - Emissione dei biglietti d'abbonamento, carte di autorizzazione, fascicoli per le traversate marittime e tessere per l'uso dei biglietti suddetti e delle carte di autorizzazione.

Gli allegati *A*, *B*, e *C* all'ordine di Servizio n. 118 - 1923 sono abrogati e sostituiti rispettivamente dagli allegati *A*, *B*, e *C* al presente ordine di servizio.

I punti VII e IX delle « Condizioni » dell'allegato *D* all'Ordine di servizio medesimo sono sostituiti dai seguenti:

VII. — I biglietti di abbonamento possono essere rilasciati per una classe inferiore a quella spettante a sensi del-

le norme d'applicazione del regolamento sui biglietti, ma, in linea di massima, non per una superiore.

E' fatta eccezione per i mutilati e invalidi di guerra ai quali può essere rilasciato — verso pagamento del relativo prezzo il biglietto di 2ª classe invece che di terza che a loro spettasse per la qualifica.

Analoga eccezione è ammessa per tutti gli agenti dimoranti fuori della sede dell'ufficio, quando il rilascio dell'abbonamento di 2ª classe venga dai superiori dell'agente riconosciuto necessario allo scopo di poter approfittare di alcuni treni non aventi la 3ª classe. — Tale necessità dovrà risultare sulla domanda da apposita annotazione convalidata dalla firma del capo dell'Ufficio cui appartiene l'agente.

IX. — Questi biglietti di abbonamento non sono validi per i treni direttissimi, speciali, di lusso e celeri. Sono valevoli per tutti gli altri treni viaggiatori aventi vetture della classe rispettiva, sempre che non ostino le condizioni di percorrenza od altre stabilite dall'orario ufficiale per l'uso di determinati treni da parte degli abbonati ordinari. L'Amministrazione può inoltre escludere per questi abbonamenti l'uso di altri treni.

In via eccezionale agli agenti dimoranti fuori della sede d'ufficio può essere consentito l'uso di determinati treni direttissimi (in ogni caso non più di uno per ciascun senso) quando ciò sia ritenuto necessario nei riguardi dell'orario d' ufficio. Tale necessità dovrà risultare sulla domanda da una dichiarazione del capo dell'ufficio da cui l'agente dipende.

In tali casi le stazioni incaricate del rilascio degli abbonamenti di cui si tratta apporranno sul biglietto l'annotazione « Valido anche pei treni direttissimi N. . . . . . » conpalidata dal bollo ad umido e dalla firma del capo stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 112-1924.*

ELENCO

delle stazioni incaricate dell'*emissione* delle seguenti specie di biglietti d'abbonamento e delle tessere relative (*).

Ordinari — a percorso facoltativo a pronto pagamento ed a pagamento rateale (allegato n. 6 alle tariffe edizione 1923).

Intera rete — con validità, di 2 e 3 mesi a pagamento rateale; con validità di 4 e 5 mesi a pagamento immediato e rateale; con validità da 6, fino a 12 mesi a pagamento immediato e rateale per una o due persone (allegato n. 6 alle tariffe edizione 1923).

Speciali — con validità di 1, 2 e 3 mesi con percorso di congiunzione ed a pagamento immediato; con validità di 2 e 3 mesi con e senza congiunzione a pagamento rateale; con validità di 4 e 5 mesi con e senza congiunzione a pagamento immediato e rateale; con validità di 6 e fino a 12 mesi con e senza congiunzione a pagamento immediato e rateale per una o due persone (allegato n. 6 *A* alle tariffe edizione 1923).

Per studenti (allegato n. 6 *B* alle tariffe edizione 1923).

Per impiegati dello Stato e loro famiglie (allegato n. 6-*C* alle tariffe edizione 1923).

Per impiegati ferroviari e loro famiglie (allegato *D* al presente ordine di servizio).

ANCONA.
BARI.
BOLOGNA.
CAGLIARI.
FIRENZE S. M. N.
GENOVA P. P.
MILANO CENTRALE.
NAPOLI.
REGGIO CALABR. Succursale.
PALERMO CENTRALE.
ROMA TERMINI.
TORINO P. N.
TRIESTE CENTRALE.
VENEZIA S. Lucia.
VERONA P. NUOVA (1).

(*) Le stazioni elencate rilasciano anche le specie di biglietti a serie fissa di cui all'allegato *B*.

(1) Autorizzata alla sola emissione di abbonamenti per impiegati ed operai dell'Officina materiale rotabile colà sedente le cui domande saranno inviate dalla Sezione movimento e traffico di Venezia con il benestare e l'autorizzazione ad emettere i biglietti stessi.

Segue *Allegato* **A.**

ELENCO

delle agenzie incaricate dell'*emissione* dei biglietti d'abbonamento seguenti e delle tessere relative (*).

Ordinari — a percorso facoltativo a pronto pagamento ed a pagamento rateale (allegato n. 6 alle tariffe edizione 1923).

Intera rete — con validità , di 2 e 3 mesi a pagamento rateale; con validità di 4 e 5 mesi a pagamento immediato e rateale; con validità da 6 e fino a 12 mesi a pagamento immediato e rateale per una o due persone (allegato n. 6 alle tariffe edizione 1923).

Speciali — con validità di 1, 2 e 3 mesi con percorso di congiunzione ed a pagamento immediato; con validità di 2 e 3 mesi con e senza congiunzione a pagamento rateale; con validità di 4 e 5 mesi con e senza congiunzione a pagamento immediato e rateale; con validità da 6 e fino a 12 mesi con e senza congiunzione a pagamento immediato e rateale per una o due persone (allegato n. 6 *A* alle tariffe edizione 1923).

(*) Le agenzie elencate rilasciano anche le specie di biglietti a serie fissa di cui all'allegato *C*.

Segue *Allegato* **A.**

ANCONA (agenzia Cassa Nazionale ferrovieri).

BARI (ag. Nuzzi, Danesi e C.).

BOLOGNA (ag. Cassa di Risparmio).

FIRENZE (Uff. E. N. I. T.).
FIRENZE (Associazione Movimento forestieri).
FIRENZE (F. Humbert n. 1).
FIRENZE (F. Humbert n. 2).

GENOVA (Uff. E. N. I. T.).
GENOVA (ag. Cassa Naz. Ferrovieri P. D. F.).
GENOVA (ag. Cassa Naz. Ferrovieri P. N.).

MILANO (Uff. E. N. I. T.).
MILANO (ag. Chiari e Sommariva).
MILANO (Piazzale Venezia).
MILANO (ag. del Carrobbio).
MILANO (Piazzale Cinque Giornate).
MILANO (piazza Durini).

NAPOLI (Uff. E. N. I. T.).
NAPOLI (Luigi Castiglia e figlio).
NAPOLI (Elefante Piazza Municipio).

PALERMO (Uff. E. N. I. T.).
PALERMO (ag. Florio J e V.).
PALERMO (ag. Orlandi e Imar).

ROMA (Uff. E. N. I. T.).
ROMA (ag. Chiari e Sommariva).
ROMA (ag. Roesler Franz e figli).
ROMA (ag. Cassa Nazionale ferrovieri).

TORINO (Uff. E. N. I. T.).
TORINO (ag. Cassa Naz. Ferrovieri).
TORINO (Barnabè già Carpaneto).

TRIESTE (Uff. Centr. Viaggi della Venezia Giulia).

VENEZIA (Uff. E. N. I. T.).
VENEZIA (Assoc. Naz. Movimento Forestieri « Pro Italia »).

N.B. — Le agenzie non sono autorizzate a rimettere, per la consegna e per l'incasso, ad altre stazioni od agenzie, i biglietti d'abbonamento, le carte d'autorizzazione, i fascicoli per le traversate marittime e le tessere.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 112-1924.*

Elenco delle Stazioni ammesse alla vendita di:

Abbonamenti per l'intera rete a pronto pagamento e della validità di uno, due o tre mesi;
Abbonamenti speciali a pronto pagemento e senza congiunzioni, della validità di uno, due o tre mesi;
Carte di autorizzaziane per l'acquisto di biglietti a metà prezzo;
Fascicoli di scontrini per le traversate marittime.

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Abbazia Mattuglie	*	*							*								*					*	*
Acireale	*					*						*	*									*	*
Alessandria	*	*					*	*							*	*						*	*
Ancona	*		*	*					*									*	*	*		*	*
Aquila degli Abruzzi	*		*	*					*										*	*		*	*
Arezzo	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*
Ascoli Piceno	*		*	*					*											*		*	*
Asti	*	*					*	*							*	*						*	*

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi.	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Avellino	*				*					*	*	*	*								*	*	*
Avezzano	*		*	*					*	*	*	*	*							*	*	*	*
Bagheria	*					*						*	*									*	*
Bagnara	*				*					*	*	*	*									*	*
Bagni di Montecatini	*		*	*			*	*										*	*			*	*
Barcellona	*					*						*	*									*	*
Bari	*				*					*	*	*	*									*	*
Barletta	*				*					*	*	*	*									*	*
Belluno	*	*							*								*					*	*
Benevento	*		*	*	*					*	*	*	*								*	*	*
Bergamo	*	*							*							*						*	*
Biella (Ferrovia Santhià-Biella) (1)															*	*						*	*
Bisceglie	*				*					*	*	*	*									*	*
Bologna Centrale	*	*	*	*			*	*	*							*	*	*	*			*	*

(1) Soltanto per la consegna diretta ai titolari.

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi.	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi – SERIE I	II	II bis	III	IV	V	V bis	VI	VII	VII bis	VIII	VIII bis	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Bolzano - Gries	*	*							*								*					*	*
Bovalino	*				*					*	*	*	*									*	*
Brescia	*	*							*							*		*				*	*
Brindisi	*				*					*	*	*	*									*	*
Cagliari	*			*				*			*		*	*								*	*
Caltagirone	*					*						*	*									*	*
Caltanissetta	*					*						*	*									*	*
Campobasso	*		*	*						*	*	*	*								*	*	*
Canicatti	*					*						*	*									*	*
Cariati	*				*					*	*	*	*									*	*
Carrara	*		*	*			*	*										*	*			*	*
Cassano all'Jonio	*				*					*	*	*	*									*	*
Castellammare Adriatico	*		*	*					*											*	*	*	*

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi.	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Castelvetrano	*					*						*	*									*	*
Catania	*					*						*	*									*	*
Catanzaro Sala	*				*					*	*	*	*									*	*
Caulonia	*				*					*	*	*	*									*	*
Cerignola Città	*				*					*	*	*	*									*	*
Chiasso	*	*					*	*	*						*	*						*	*
Chieti	*		*	*					*	*	*	*	*							*	*	*	*
Cirò	*				*					*	*	*	*									*	*
Civitavecchia	*		*	*			*	*			*		*						*	*		*	*
Como S. Giovanni	*	*					*	*	*						*	*						*	*
Corigliano Calabro	*				*					*	*	*	*									*	*
Cosenza	*				*					*	*	*	*									*	*
Cotrone	*				*					*	*	*	*									*	*

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi.	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Cremona	*	*							*							*		*				*	*
Domodossola	*	*					*	*	*						*	*						*	*
Fabriano	*		*	*					*										*	*		*	*
Faenza	*		*	*			*	*	*									*	*			*	*
Fano	*		*	*					*									*	*	*		*	*
Ferrara	*	*	*	*					*								*	*	*			*	*
Firenze S. M. N.	*		*	*			*	*	*									*	*	*		*	*
Fiume	*	*							*								*					*	*
Foggia	*		*	*	*					*	*	*	*								*	*	*
Foligno	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*
Forlì	*		*	*					*									*	*			*	*
Fossato	*		*	*					*										*	*		*	*
Francavilla Fontana	*				*					*	*	*	*									*	*

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi.	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Gallipoli	*				*					*	*	*	*									*	*
Genova P. P.	*	*	*	*			*	*							*	*		*	*			*	*
Gerace	*				*					*	*	*	*									*	*
Giardini Taormina	*					*						*	*									*	*
Gioia Tauro	*				*					*	*	*	*									*	*
Giojosa Jonica	*				*					*	*	*	*									*	*
Giulianova	*		*	*					*											*		*	*
Gorizia Centrale	*	*							*								*					*	*
Grosseto	*		*	*			*	*											*	*		*	*
Imola	*		*	*			*	*	*									*	*			*	*
Jesi	*		*	*					*										*	*		*	*
Lagonegro	*				*					*	*	*	*									*	*
Lecce	*				*					*	*	*	*									*	*

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi.	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE I	II	II bis	III	IV	V	V bis	VI	VII	VII bis	VIII	VIII bis	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Licata	*					*						*	*									*	*
Livorno Centrale . . .	*		*	*			*	*										*	*	*		*	*
Lucca	*		*	*			*	*										*	*			*	*
Lugo	*		*	*					*									*	*			*	*
Luino	*	*					*	*	*						*	*						*	*
Macerata	*		*	*					*										*	*		*	*
Macomer	*			*				*			*		*	*								*	*
Mantova	*	*							*							*	*	*				*	*
Marsala	*					*						*	*									*	*
Massa	*		*	*			*	*										*	*			*	*
Merano	*	*							*								*					*	*
Messina	*				*	*				*	*	*	*									*	*
Milano Centrale . . .	*	*					*	*	*						*	*		*				*	*

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi.	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE I	II	II bis	III	IV	V	V bis	VI	VII	VII bis	VIII	VIII bis	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Milazzo	*					*						*	*									*	*
Modena	*	*	*	*			*	*	*							*	*	*	*			*	*
Molfetta	*				*					*	*	*	*									*	*
Monteleone P. S. Venere	*				*					*	*	*	*									*	*
Mortara	*	*					*	*							*	*						*	*
Napoli Centrale	*		*	*	*					*	*	*	*							*	*	*	*
Nicastro	*				*					*	*	*	*									*	*
Nicotera	*				*					*	*	*	*									*	*
Novara	*	*					*	*							*	*						*	*
Ortona	*		*	*						*	*	*	*								*	*	*
Orvieto	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*
Ostuni	*				*					*	*	*	*									*	*
Padova	*	*							*								*	*				*	*

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi.	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traverse marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Palermo Centrale	*					*						*	*									*	*
Palmi	*				*					*	*	*	*									*	*
Paola	*				*					*	*	*	*									*	*
Parma	*	*	*	*			*	*	*							*		*	*			*	*
Pavia	*	*					*	*							*	*		*				*	*
Perugia	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*
Pesaro	*		*	*					*									*	*	*		*	*
Pescara	*		*	*					*	*	*	*	*							*	*	*	*
Piacenza	*	*	*	*			*	*	*							*		*				*	*
Pisa Centrale	*		*	*			*	*										*	*	*		*	*
Pistoia	*		*	*			*	*										*	*			*	*
Pizzo	*				*					*	*	*	*									*	*

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi – SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Pola	*	*							*								*					*	*
Pontebba	*	*							*								*					*	*
Ponte S. Giovanni	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*
Popoli	*		*	*					*	*	*	*	*								*	*	*
Porto Civitanova	*		*	*					*										*	*		*	*
Porto Empedocle	*					*						*	*									*	*
Porto S. Giorgio	*		*	*					*											*		*	*
Potenza Inferiore	*				*					*	*	*	*									*	*
Ragusa	*					*						*	*									*	*
Ravenna	*		*	*					*									*	*			*	*
Reggio di Cal. Marittima . .	*				*	*				*	*	*	*									*	*
Reggio di Cal. Succursale . .	*				*	*				*	*	*	*									*	*
Reggio d'Emilia	*	*	*	*			*	*	*							*		*	*			*	*

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Rimini	*		*	*					*									*	*	*		*	*
Roccella Jonica	*				*					*	*	*	*									*	*
Roma Termini	*		*	*			*	*	*	*	*	*	*						*	*	*	*	*
Rossano	*				*					*	*	*	*									*	*
Rovereto	*	*							*								*					*	*
Salerno	*				*					*	*	*	*								*	*	*
San Benedetto del Tronto	*		*	*					*											*		*	*
S. Marco Roggiano	*				*					*	*	*	*									*	*
S. Remo	*	*					*	*							*							*	*
S. Severo	*		*	*						*	*	*	*								*	*	*
Santhià	*	*					*	*							*	*						*	*
Sapri	*				*					*	*	*	*									*	*
Sassari	*			*				*			*		*	*								*	*

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validitá di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Savona Letimbro	*	*					*	*							*							*	*
Siderno Marina	*				*					*	*	*	*									*	*
Siena	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*
Siracusa	*					*						*	*									*	*
Spezia	*		*	*			*	*							*			*	*			*	*
Spezzano Albanese	*				*					*	*	*	*									*	*
Spoleto	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*
Sulmona																						*	*
Taranto	*				*					*	*	*	*									*	*
Teramo	*		*	*					*											*		*	*
Termini Imerese	*					*						*	*									*	*
Termoli	*		*	*						*	*	*	*								*	*	*
Terni	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Torino P. Nuova	*	*					*	*							*	*						*	*
Torre dei Passeri	*		*	*					*	*	*	*	*							*	*	*	*
Tortoreto Nereto Controguerra	*		*	*					*											*		*	*
Trani	*				*					*	*	*	*									*	*
Trapani	*					*						*	*									*	*
Trebisacce	*				*					*	*	*	*									*	*
Trento	*	*							*								*					*	*
Treviso	*	*							*								*					*	*
Trieste Centrale	*	*							*								*					*	*
Trinitapoli	*				*					*	*	*	*									*	*
Tropea	*				*					*	*	*	*									*	*
Udine	*	*							*								*					*	*
Varese	*	*													*	*						*	*

STAZIONI	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Venezia Santa Lucia	*	*	—	—	—	—	—	—	*	—	—	—	—	—	—	—	*	*	—	—	—	*	*
Ventimiglia	*	*	—	—	—	—	*	*	—	—	—	—	—	—	*	—	—	—	—	—	—	*	*
Verona P. N. *	*	*	—	—	—	—	—	—	*	—	—	—	—	—	—	*	*	*	—	—	—	*	*
Verona P. Vescovo	*	*	—	—	—	—	—	—	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*
Viareggio	*	—	*	*	—	—	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*	—	—	*	*
Vicenza	*	*	—	—	—	—	—	—	*	—	—	—	—	—	—	—	*	*	—	—	—	*	*
Villa San Giovanni	*	—	—	—	*	*	—	—	—	*	*	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*
Vittoria	*	—	—	—	—	*	—	—	—	—	—	*	*	—	—	—	—	—	—	—	—	*	*

* La stazione di Verona P. N è autorizzata anche all'emissione dei biglietti d'abbonamento per gli agenti dell'Officina Materiale Rotabile, colà sedente.

Allegato **C** *all'ordine di servizio N. 112-1924.*

Elenco delle Agenzie ammesse alla vendita di:

Abbonamenti per l'intera rete a pronto pagamento e della validità di uno, due o tre mesi;
Abbonamenti speciali a pronto pagamento e senza congiunzione, della validità di uno, due o tre mesi;
Carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo;
Fascicoli di scontrini per le traversate marittime.

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi.	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Abbazia Mattuglie (E. N. I. T.)	*	*							*								*					*	*
Alessandria (Fratelli Gaudio).	*	*					*	*							*	*						*	*
Ancona (Cassa Nazionale Ferrovieri)	*		*	*					*									*	*	*		*	*
Aquila (Giuseppe Patitucci) .	*		*	*					*										*	*		*	*
Arezzo (Banca di Firenze) . .	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*
Ascoli Piceno (Cassa di Risparmio) . . . . :	*		*	*					*											*		*	*

N. B. — Le agenzie, non sono autorizzate a rimettere per la consegna e per l'incasso, ad altre stazioni ed agenzie, i biglietti d'abbonamento, le carte d'autorizzazione ed i fascicoli per le traversate marittime.

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi.	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Bari (Nuzzi, Danese e C.) . .	*				*					*	*	*	*									*	*
Barletta (Gennaro Ormas) . .	*				*					*	*	*	*									*	*
Belluno (Unione Bancaria Nazionale)	*	*							*								*					*	*
Bergamo (Banco S. Alessandro)	*	*							*							*						*	*
Bergamo (Sala e Benini) . .	*	*							*							*						*	*
Bologna (Cassa di Risparmio)	*	*	*	*			*	*	*							*	*	*	*			*	*
Bolzano (Ufficio E. N. I. T.) .	*	*							*								*					*	*
Brescia (Società « Fert » Impresa Generale Trasporti) .	*	*							*							*		*				*	*
Brindisi (Alberto Colisti) . .	*				*					*	*	*	*									*	*
Cagliari (Salvatore Ponti) . .	*			*				*			*		*	*								*	*
Campobasso (Credito Popolare Meridionale)	*		*	*						*	*	*	*								*	*	*

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Carrara (Banca Adamo Pegazzano)	*		*	*			*	*										*	*			*	*
Catania (G. e F. Anastasi) . .	*					*						*	*									*	*
Catania (Brancati)	*					*						*	*									*	*
Catanzaro (Società Tramvia Automotofunicolare) . . .	*				*					*	*	*	*									*	*
Cerignola (Banca Agraria) . .	*				*					*	*	*	*									*	*
Civitavecchia (R. De Clementi e C.)	*		*	*			*	*			*		*						*	*		*	*
Chieti (Società Anonima Ferroviaria)	*		*	*					*	*	*	*	*							*	*	*	*
Como (Ass. Pro Como) . . .	*	*					*	*	*						*	*						*	*
Cosenza (Imp. Trasp. Aut. Silana)	*				*					*	*	*	*									*	*
Cremona (Credito Agricolo Cremonese)	*	*							*							*		*				*	*

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversato marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Cremona (Gazza e Nobili) . .	*	*							*							*		*				*	*
Faenza (Banca Credito Romagnolo)	*		*	*			*	*	*									*	*			*	*
Fano (Cassa di Risparmio) .	*		*	*					*									*	*	*		*	*
Ferrara (Cassa Nazionale Ferrovieri)	*	*	*	*					*								*	*	*			*	*
Firenze (E. N. I. T.)	*		*	*			*	*	*									*	*	*		*	*
Firenze (Associazione Movimento Forestieri)	*		*	*			*	*	*									*	*	*		*	*
Firenze (F. Humbert n. 1) .	*		*	*			*	*	*									*	*	*		*	*
Firenze (F. Humbert n. 2) .	*		*	*			*	*	*									*	*	*		*	*
Fiume (E. N. I. T.)	*	*							*								*					*	*
Foligno (E. Fratini e Figli) .	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*
Forlì (Banca Credito Romagnolo)	*		*	*					*									*	*			*	*

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Foggia (Cassa Nazionale Ferrovieri)	*		*	*	*					*	*	*	*								*	*	*
Genova (E. N. I. T.)	*	*	*	*			*	*							*	*		*	*			*	*
Genova (Cassa Nazionale Ferroviaria P. D. F.)	*	*	*	*			*	*							*	*		*	*			*	*
Genova (Cassa Nazionale Ferrovieri P. N.).	*	*	*	*			*	*							*	*		*	*			*	*
Giardini Taormina (Agenzia Giovanni Silvestri)	*					*						*	*									*	*
Gorizia (Adolfo L. Lievre) . .	*	*							*								*					*	*
Grosseto (Alfonso Zannellini)	*		*	*			*	*											*	*		*	*
Imola (Credito Romagnolo) .	*		*	*			*	*	*									*	*			*	*
Lecce (Unione Salentina) . .	*				*					*	*	*	*									*	*
Livorno (Cassa Nazionale Ferrovieri)	*		*	*			*	*										*	*	*		*	*

AGENZIE	Abbonamento intera re e, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Lucca (Banco di Roma) . . .	*		*	*			*	*										*	*			*	*
Lugo (Banca Credito Romagnolo)	*		*	*					*									*	*			*	*
Mantova (Cassa Nazion. Ferrovieri)	*	*							*							*	*	*				*	*
Merano (Società Increm. Forestieri Kur-und Verkehrsverein)	*	*							*								*					*	*
Messina (Gaetano Orlando e Figli)	*				*	*				*	*	*	*									*	*
Milano (E. N. I. T.)	*	*					*	*	*						*	*		*				*	*
Milano (Chiari e Sommariva)	*	*					*	*	*						*	*		*				*	*
Milano (Piazzale Oberdan) .	*	*					*	*	*						*	*		*				*	*
Milano (Agenzia del Carrobbio)	*	*					*	*	*						*	*		*				*	*

AGENZIE	Abbonamento inte a rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Milano (Piazzale Cinque Giornate)	*	*					*	*	*						*	*		*				*	*
Milano (Piazza Durini)	*	*					*	*	*						*	*		*				*	*
Modena (Cassa Nazionale Ferrovieri)	*	*	*	*			*	*	*							*	*	*	*			*	*
Napoli (E. N. I. T.)	*		*	*	*					*	*	*	*							*	*	*	*
Napoli (Banco di Roma)	*		*	*	*					*	*	*	*							*	*	*	*
Napoli (Luigi Castiglia e Figli)	*		*	*	*					*	*	*	*							*	*	*	*
Napoli (Elefante, Piazza Municipio)	*		*	*	*					*	*	*	*							*	*	*	*
Napoli (Elefante, Piazza San Ferdinando)	*		*	*	*					*	*	*	*							*	*	*	*
Padova (Carlo Mezzacapo)	*	*							*								*	*				*	*
Palermo (E. N. I. T.)	*					*						*	*									*	*

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE I	II	II bis	III	IV	V	V bis	VI	VII	VII bis	VIII	VIII bis	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Palermo (Florio I. e V.)	*					*						*	*									*	*
Palermo (Orlandi e Imar)	*					*						*	*									*	*
Parma (Banca Popolare Agricola)	*	*	*	*			*	*	*							*		*	*			*	*
Pavia (Ditta Carlo Cipolla)	*	*					*	*							*	*		*				*	*
Perugia (Associazione « Pro Perugia »)	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*
Pesaro (Associazione Combattenti)	*		*	*					*									*	*	*		*	*
Piacenza (Banca Commerciale Agricola Piacentina)	*	*	*	*			*	*	*							*		*				*	*
Pisa (Unione fra Industriali e Commercianti)	*		*	*			*	*										*	*	*		*	*
Pistoia (Banca di Firenze)	*		*	*			*	*	*									*	*			*	*
Pola (Nasi e Albertini)	*	*							*								*					*	*

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
Potenza Inferiore (Banco di Roma)	*				*					*	*	*	*									*	*
Ravenna (Banca Credito Romagnolo)	*		*	*					*									*	*			*	*
Reggio d'Emilia (Cassa di Risparmio)	*	*	*	*			*	*	*							*		*	*			*	*
Rimini (Cassa Nazionale Ferrovieri)	*		*	*					*									*	*	*		*	*
Roma (E. N. I. T.)	*		*	*			*	*	*	*	*	*	*						*	*	*	*	*
Roma (Chiari e Sommariva)	*		*	*			*	*	*	*	*	*	*						*	*	*	*	*
Roma (Franco Moroli)	*		*	*			*	*	*	*	*	*	*						*	*	*	*	*
Roma (Roesler Franz e Figli)	*		*	*			*	*	*	*	*	*	*						*	*	*	*	*
Roma (Cassa Nazionale Ferrovieri)	*		*	*			*	*	*	*	*	*	*						*	*	*	*	*
Rovereto (Circolo commerciale e industriale)	*	*							*								*					*	*

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI	Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
S. Remo (E. N. I. T.) . . .	*	*					*	*							*							*	*
Salerno (Società Meridionale Trasporti)	*				*					*	*	*	*								*	*	*
Sambenedetto del Tronto (Michele Tozzi)	*		*	*					*											*		*	*
Sassari (cav. Italo Lucchese)	*			*				*			*		*	*								*	*
Savona (Cassa Nazionale Ferrovieri)	*	*					*	*							*							*	*
Siena (Associazione Movimento Forestieri)	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*
Siracusa (Gaetano Bozzanca)	*					*						*	*									*	*
Spezia (Ditta Giuseppe Mario Dovicchi)	*		*	*			*	*							*			*	*			*	*
Spoleto (Banca Umbra) . . .	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*
Taranto (Giuseppe Moro) . .	*				*					*	*	*	*									*	*

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Teramo (Pasquale Ferrante) .	*		*	*					*											*		*	*
Terni (E. V. Castellano) . .	*		*	*			*	*	*										*	*		*	*
Torino (E. N. I. T.)	*	*					*	*							*	*						*	*
Torino (Barnabè già Carpaneto)	*	*					*	*							*	*						*	*
Torino (Cassa Nazionale Ferrovieri)	*	*					*	*							*	*						*	*
Trani (Barone Guglielmo Francesco Noya)	*				*					*	*	*	*									*	*
Trapani (Società La Sicania)	*					*						*	*									*	*
Trento (Banca Cooperativa di Trento)	*	*							*								*					*	*
Treviso (Cassa di Risparmio)	*	*							*								*					*	*
Trieste (Ufficio Centrale Viaggi della Venezia Giulia) . .	*	*							*								*					*	*

AGENZIE	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi	Abbonamenti speciali a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carte di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversato marittime
		I	II	II bis	III	IV	V	V bis	VI	VII	VII bis	VIII	VIII bis	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Udine (Massimo Gaudio)	*	*							*								*					*	*
Varese (Ufficio Indicazioni)	*	*													*	*						*	*
Venezia (E. N. I. T.)	*	*	*	*			*	*	*								*	*				*	*
Venezia (Ass. Naz. M. Forestieri - « Pro Italia »)	*	*							*								*	*				*	*
Verona (« Pro Italia » Sezione Veneta)	*	*							*							*	*	*				*	*
Viareggio (Banco di Roma.)	*																	*	*			*	*
Vicenza (Chiari Sommariva)	*	*							*								*	*				*	*
AGENZIE della Navigazione di Stato																							
Civitavecchia - (Guido Cordelli)																							*
Golfo Aranci - (Guido Cordelli)																							*
Maddalena - (Guido Cordelli)																							*
Terranova P. - (Guido Cordelli)																							*

AGENZIE all'estero dell'Ente Nazionale per le industrie turistiche (E. N. I. T.)	Abbonamento intera rete, a pronto pagamento della validità di uno, due o tre mesi.	Abbonamenti speciali: a pronto pagamento senza congiunzione della validità di uno, due o tre mesi — SERIE																				Carta di autorizzazione	Fascicoli di scontrini per traversate marittime
		I	II	II *bis*	III	IV	V	V *bis*	VI	VII	VII *bis*	VIII	VIII *bis*	IX	X	XI	XII	XIII	XIV	XV	XVI		
Alessandria d'Egitto	*	*	*	*			*	*	*													*	
Barcellona	*	*	*	*			*	*	*													*	
Berlino	*	*	*	*			*	*	*													*	
Bruxelles	*	*	*	*			*	*	*													*	
Budapest	*	*	*	*			*	*	*													*	
Buenos Aires	*	*	*	*			*	*	*													*	
Costantinopoli	*	*	*	*			*	*	*													*	
Londra	*	*	*	*			*	*	*													*	
Monaco di Baviera	*	*	*	*			*	*	*													*	
New York	*	*	*	*			*	*	*													*	
Nizza	*	*	*	*			*	*	*													*	
Parigi	*	*	*	*			*	*	*													*	
Rio de Jnairo	*	*	*	*			*	*	*													*	
Vienna	*	*	*	*			*	*	*													*	
Zurigo	*	*	*	*			*	*	*													*	

Ordine di servizio N. 113.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti ferroviari di Cremona e Provincia » è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal Regolamento di cui l'Ordine di servizio numero 167-1911.

Il nome della detta Società deve quindi essere aggiunto nell'allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'Ordine di servizio n. 165-1923.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Ordine di servizio N. 114.

Orologi da tasca.

L'art. 22 del Regolamento per il vestiario uniforme del personale e delle disposizioni concernenti la somministrazione di altri oggetti al personale, e di cui all'ordine generale n. 5 del settembre 1923, prevede, al 3° capoverso, la somministrazione, per una sola volta, col contributo di un quinto a carico dell'Amministrazione, di un orologio da tasca agli operai, ai capi squadra operai ed ai sotto capi squadra operai addetti alla manutenzione delle linee elettriche, autorizzati al servizio di scorta dei carrelli e delle sale a carrello, nonchè ai cantonieri autorizzati alla scorta dei carrelli, oppure adibiti alle funzioni di guardiani.

Ciò premesso, resta inteso che tale concessione potrà essere adottata anche a favore dei manovali dell'elettrificazione autorizzati alla scorta delle scale a carrello ed incaricati di dirigere le squadre addette alla sorveglianza delle condutture ed attrezzature aeree.

Ordine di servizio N. 115.

Abilitazione del Posto di movimento di Camaro al servizio viaggiatori, bagagli e cani.

Col 1° ottobre 1924, il Posto di movimento di Camaro della linea Messina-Palermo è stato ammesso ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione.

Detto posto di movimento dispone attualmente dei seguenti impianti:

1° F. V. al Km. 223 + 661, a sinistra nel senso da Messina a Palermo.

2° Segnali di protezione:

dal lato Messina, semaforo, tipo F. S., a un'ala di 1ª categoria, posto al Km. 223 + 966, a m. 150 dalla punta dello scambio estremo corrispondente, e semaforo, tipo F. S., ad un'ala di avviso, posto al Km. 224 + 566, a m. 600 in precedenza ed a sussidio del detto semaforo di 1ª categoria; dal lato Palermo, semaforo di 1ª categoria; dal lato Palermo, semaforo, tipo F. S., ad un'ala di 1ª categoria, posto al Km. 223 + 231, a m. 430 dall'asse del F. V. e dischetto a due luci di avviso, posto entro la galleria Peloritana, al Km. 222 + 431, a m. 800, in precedenza ed a sussidio del detto semaforo di 1ª categoria; sparallarmi, posto entro la detta galleria al Km. 222 + 331, a m. 100 in precedenza ed a sussidio del dischetto a due luci di cui sopra.

Tutti i segnali anzidetti sono posti a sinistra della linea rispetto ai treni ai quali comandano.

3° Apparato telegrafico, inserito nel circuito n. 5382, con chiamata CR.

4° Apparato telefonoforico, inserito nel circuito telegrafico anzidetto, comunicante con la stazione di Messina Scalo.

Faranno servizio viaggiatori, bagagli e cani, i soli treni 2933, 4913, 4910, 4914.

Il detto posto di movimento effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni quattro giorni, e cioè con la periodicità di cui alla lettera *E* dell'Ordine di servizio n. 184-1913.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921),

nella parte I e II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato »; nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate negli allegati *A* e *B*.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 115.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 9, di contro al nome di Camaro si dovrà esporre la lettera *B*.

Nella Parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 16, fra i nomi di Calvisano e Camatta inserire:

Camaro Messina-Termini Imerese/Palermo /Messina
(posto di movimento) . 6° Messina
V/B/—/—/—/—/—/S/.

Nella parte II — tabelle polimetriche — del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) si dovrà:

— alla pagina 49 trascrivere fra i nomi di Messina e Gesso, tabella (173) « Messina-Termini Imerese », il nome di Camaro con le distanze di cui all'allegato *B*;

— all'indice alfabetico, pag. 54, fra i nomi di Calvisano e Camastra inserire;

/ *Camaro* /173/

Nella parte II del prontuario sopra indicato (edizione agosto 1923) si dovrà:

— alla pagina 50 trascrivere fra i nomi di Messina e Gesso, tabella (162) « Messina-Termini Imerese », il nome di Camaro con le distanze di cui all'allegato *B*;

— all'indice alfabetico, pag. 58, fra i nomi di Calvisano e Camastra inserire:

/*Camaro* /162/

Infine, all'interno dei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni e negli Uffici di Controllo si dovrà trascrivere, prima del nome di « Gesso », il nome di « Camaro » seguito dalla caratteristica di « Posto di Movimento », e di contro si dovrà esporre la distanza e il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Messina-Termini Imerese la distanza sarà da rilevarsi dalla tabella polimetrica di cui alla Parte II del Prontuario generale già modificata come sopra è detto. Per tutti gli altri prontuari la distanza dovrà invece essere formata aggiungendo Km. 8 a quella indicata, per Messina, Km. 11 a quella indicata per Saponara Bauso e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione, che avrà servito di base per la formazione della distanza.

All'indice dei prontuari suddetti si dovrà inserire fra i nomi di Calvisano e Camatta quello di « Camaro » seguiti dalla caratteristica di « Posto di Movimento » ed esporre di contro il numero della pagina ed il numero progressivo.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 115.*

Distanze chilometriche dal Posto di movimento di Camaro alle seguenti stazioni, fermate e case cantoniere della linea Messina-Termini Imerese.

Stazione		Km.
Messina Marittima	Km.	9
Messina	»	8
Gesso	»	8
Saponara Bauso	»	12
Rometta	»	14
San Martino	»	16
Venetico Spadafora	»	17
Roccavaldina Scala Torregrotta	»	19
Santa Lucia	»	22
S. Filippo Archi	»	25
Milazzo	»	29
Barcellona	»	38
Castroreale Bagni	»	42
Castroreale Novara Furnari	»	46
Falcone	»	51
Oliveri Tindari	»	53
Patti	»	62
Patti Marina	»	63
San Giorgio	»	66
Gioiosa Marea	Km.	72
Piraino San Angelo	»	76
Brolo Ficarra	»	78
Naso Capo d'Orlando	»	86
Zappulla	»	91
San Marco d'Alunzio Torrenova	»	95
Santa Agata di Militello	»	99
S. Fratello Acquedolci	»	104
Caronia	»	117
S. Stefano di Camas.	»	126
Tusa	»	135
Pollina	»	142
Castelbuono	»	149
Cefalù	»	157
Lascari	»	166
Campofelice	»	171
Buonfornello	»	177
Fiumetorto	»	181
Termini Imerese	»	188

Ordine di servizio N. 116.

Nuove serie di biglietti Mod. C[I] 203 *bis*.

(Vedi ordine di servizio n. 118-1923).

L'Ordine di servizio n. 118-1923 stabilisce, fra l'altro, che le stazioni e le agenzie indicate negli allegati *A*, *B*, *C*, all'ordine di servizio stesso, debbano usare distinti fascicoli mod. Ci-203 *bis* per la convalidazione dei biglietti da scritturarsi rispettivamente sui riassunti mod. Ci-226, Ci-259 e sul prospetto XVII del riassunto mod. Ci-213 *A*, ed obbliga inoltre le stazioni ed agenzie medesime a riportare nelle sedi opportune dei riassunti anzidetti, le situazioni di casellario dei fascicoli mod. Ci-203 *bis* utilizzati nel mese.

Per agevolare tale compito e per ovviare a degli inconvenienti che si sono verificati al riguardo, verrà provveduto quanto prima, a cura del Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, alla fornitura — limitatamente in un primo tempo, alle stazioni e agenzie di maggiore importanza comprese nell'allegato *A* all'ordine di servizio predetto — di due serie speciali di biglietti mod. Ci-203-*bis* che dovranno servire: una, per la convalidazione dei biglietti di abbonamento propri del riassunto mod. Ci-226 e l'altra, per la convalidazione di quelli del riassunto mod. Ci-259 (comprese le carte di autorizzazione ed i fascicoli a scontrini per le traversate marittime a prezzo ridotto).

La serie del mod. Ci-203 *bis* attualmente in caricamento, dalle stazioni ed agenzie interessate dovrà essere mantenuta in uso per la convalidazione dei biglietti di abbonamento, carte di autorizzazione, ecc. da scritturarsi sul prospetto XVII del mod. Ci-213 *A*.

Le due serie speciali dei biglietti mod. Ci-203 *bis* avranno, salvo lievi modificazioni, le stesse caratteristiche di quella attualmente in fornitura, soltanto che, per contraddistinguerli da quest'ultima, i nuovi biglietti porteranno stampata in calce la dicitura:

« Serie per il riassunto mod. Ci-226 », oppure « Serie per il riassunto mod. Ci-259 » secondo che si riferiranno all'uno od all'altro riassunto.

La sottostampa, uso filigrana, esistente sullo scontrino ricevuta, sarà di color verde pei biglietti della serie per il rias-

sunto mod. Ci226 e di color rosa per quelli della serie per il riassunto mod. Ci-259.

Nulla è innovato nei riguardi della contabilizzazione dei biglietti in parola, come pure nulla è innovato circa la distribuzione e la contabilizzazione dei biglietti mod. Ci-203 *bis* —serie ordinaria — da parte delle stazioni ed agenzie che, pure essendo autorizzate alla compilazione dei riassunti modelli Ci-226 e Ci-259 non riceveranno, per ora, le forniture delle serie speciali in parola.

E' implicito che le stazioni ed agenzie che avranno in carico le nuove serie dei biglietti di cui si tratta, dovranno, nei casi di rifornitµre, specificare sempre sulle relative richieste mod. Ci-206, le serie per le quali occorreranno le riforniture stesse.

Si rende noto infine che in occasione di ristampa dei fascicoli mod. Ci-203 *bis* (serie ordinaria, con sottostampa uso filigrana di color giallo), in calce al tagliando « ricevuta » saranno stampate dodici caselle, contraddistinte con i numeri dall'1 al 12, corrispondenti ai dodici periodi rateali per i quali è consentito il pagamento del prezzo di un biglietto di abbonamento.

Man mano che detti nuovi moduli Ci-203 *bis* saranno posti in uso, il personale di controlleria dovrà accertarsi se il numero del periodo rateale indicato a penna dalle stazioni od agenzie sul tagliando « ricevuta » del biglietto mod. Ci-203 *bis* incollato sul biglietto di abbonamento, corrisponda al periodo del biglietto effettivamente convalidato ed a comprova di ciò provvederà a forare la casella contraddistinta dallo stesso numero di cui sopra.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 117.

Agenzia marittima di Messina.

A datare dal 1° settembre 1924, l'agenzia marittima di Messina cessa di essere aggregata a quel Magazzino e diviene autonoma assumendo anche la gestione dei Grandi Serbatoi di olio di quella località.

Da tale data tutti i documenti relativi a ricevimenti e spedizioni via mare, nonchè tutto ciò che si riferisce ai Grandi Serbatoi ed ai prelievi di nafta da quella Regia marina, dovranno essere indirizzati all'Agenzia marittima di Messina.

Circolare N. 57.

Prezzi degli impermeabili gommati e degli abiti impermeabili da lavoro.

Con riferimento alla circolare n. 59, pubblicata sul *Bollettino Ufficiale,* n. 47 del 22 novembre 1923, si porta a conoscenza del personale interessato che il prezzo di ogni impermeabile gommato con cappuccio resta fissato, per tutte le richieste che perverranno alla ditta « Laboratorio italiano impermeabili Mosca e Masera » di Milano dal 1º ottobre 1924 in poi, in L. 295.

Analogamente, e con riferimento alla circolare n. 13, pubblicata sul *Bollettino Ufficiale* n. 7 del 14 febbraio 1924, si porta a conoscenza di tutti gli impianti e magazzini interessati che il prezzo di ogni vestiario impermeabile completo resta fissato, per tutte le richieste che perverranno alla ditta di cui sopra dal 1º ottobre in poi, L. 175, e partitamente per la giacca L. 98.80, per il pantalone L. 59.20 e per il cappello L. 17.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Comunicazioni.

Gare, appalti, etc. per lavori e forniture

LAVORI E FONITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Costruzione e posa in opera di una pensilina metallica sul fronte del F. V. di Benevento	L. P.	Ore 10 25 settembre 1924	95.000	Sezione Lavori Napoli

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
Kg.	750	Spilli da appuntare da mm. 30	L. P.	23-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
Cg.	12.000	Fune di canapa catramata per giunzioni di tubi di ghisa per condotte d'acqua	L. P.	27-9-1924	Id. Ufficio 2° Id.
N.°	70.000	matasse di 20 cordicelle della lunghezza ciascuna di ml. 1,50 e del diametro di mm. 3 ½			
N.°	20	Stadere a ponte da Tonn. 40 tipo F. S.	L. P.	30-9-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	8500 fogli	Tela gommata per copialettere da cm. 24 31 e centimetri 31 × 42	L. P.	7-10-1924	Id. Ufficio 2° Id.
Ml.	7000	Tela di cotone bianca (ghinea) alta cm. 70	L. P.	30-9-1924	Id. Ufficio 2° Id.
mq.	140,42	Tende a tapparella per cabine	T. P.	13-9-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N°	46	Pedali da scambio per deviatoi, di vari tipi	T. P.	16-9-1924	Id. Ufficio 3° Id.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
Kg.	172 ½	(pari a N. 5 bombole) Mercurio puro	T. P.	30-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
N.°	500.000	Petardi con bandella di piombo	L. P.	19-9-1924	Id. Ufficio 2° Id.
—	—	Cavi sottopiombo	L. P.	23-9-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	92.220	Lampadine elettriche a filamento metallico	L. P.	23-9-1924	Id. Ufficio 3° Id.
Kg.	12.500	Funi di acciaio zincato a 4 e 24 capi	L. P.	24-9-1924	Id. Ufficio 3° Id.
Ml.	9900	Cavi di rame isolati per locomotori e automotrici elettriche	L. P.	27-9-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	22.000	Filagne	L. P.	30-9-1924	Id. Ufficio 3° Id.
»	5000	Passoni di castagno per steccionato rustico tipo romano			

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	572	Grosse di matite nere e copiative	L. P.	4-10-1924	Servizio Approvvigionament Ufficio 2° Roma
Ml.	4000	Velluto di lana rossa alto cm. 140	L. P.	11-10-1924	Id. Ufficio 2° Id.
»	7000	Velluto di lana bigia e caffè a righe alto cm. 100			
—	—	Calendari per l'anno 1925	T. P.	30-9-1924	Id. Ufficio 2° Id.
N.°	50	Tini di legno per gru idrauliche	T. P.	15-10-1924	Id. Ufficio 2° Id.
Tonn.	500	Filo di rame elettrolitico	T. P.	15-9-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	2000	Spazzole metalliche	T. P.	10-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.

Il Direttore Generale
ODDONE.

SENTENZA

Danni da incendio per fuoriuscita di scintille da locomotive - Fondamento e limiti della responsabilità dell'Amministrazione - Inammissibilità della prova della colpa per presunzioni.

« *La questione della responsabilità delle Ferrovie, per gli* « *incendi, attribuiti a fuoriuscita di scintille dalle loco-* « *motive, dà luogo ad una eccezione d'improponibilità* re- « lativa, *giacchè, secondo le ipotesi dei fatti, può sorgere* « *nel privato il diritto a pretendere il risarcimento, epperò* « *manca la ragione di provocare su di essa la decisione* « *delle Sezioni Unite.*

« *L'art.* 1153 *del Codice civile, nello stabilire che ciascuno ri-* « *sponde anche per il danno arrecato con le cose che ha in* « *custodia, si riconnette al precedente art.* 1151, *per cui* « *il danno prodotto dalle persone dipendenti o dalle cose* « *in custodia per tanto diventa risarcibile, per quanto ab-* « *bia il carattere di danno dato* con colpa.

« *Ammessa con sentenza, divenuta irrevocabile, prova testi-* « *moniale, diretta ad accertare fatti od omissioni colpose,* « *imputabili all'esercente ferroviario, non è consentito al* « *Magistrato, che abbia riconosciuto il risultato negativo* « *della disposta istruttoria, ricorre a presunzioni per la* « *dichiarazione della responsabilità dell'Amministra-* « *zione* ».

CASSAZIONE DI ROMA. — (I Sezione civile). Sentenza 4 giugno 1924. P. P. D'Amelio. *Rel.* Morabito; P. M. Montalenti, (C. C.); Ferrovie Stato — ricorrenti contro Cosseddu — resistente.

Omissis.

Osserva sul terzo mezzo, il cui esame è pregiudiziale, perchè si attiene all'eccepita improponibilità, che nella prima proposizione della causa dinanzi il Pretore ed il Tribunale, l'Amministrazione non dedusse l'improponibilità della domanda del Cosseddu, ma si difese in merito, opponendosi all'ammissione della prova testimoniale da esso chiesta.

La sentenza 15 settembre 1920 del Pretore, confermata in appello da quella del Tribunale del 20-30 luglio 1921, oramai passata in giudicato, con l'ammissione del mezzo istruttorio dedotto, venne implicitamente a pronunziarsi per la proponibilità, la quale necessariamente presuppone l'affermazione della propria competenza. Perciò sulla questione della competenza oramai si è formato il giudicato. D'altra parte, giusta la constante giurisprudenza delle Sezioni Unite, l'improponibilità si distingue in assoluta e relativa. La prima soltanto, la quale ricorre quando a primo esame si rilevi l'impossibilità di diritto subbiettivo nell'attore, è equiparata ad eccezione di incompetenza dell'autorità giudiziaria, che forma materia di giudizio delle Sezioni Unite, a norma della legge 31 marzo 1877. L'improponibilità relativa invece costituisce una eccezione di merito, perchè si attiene alla pertinenza del diritto, da risolvere attraverso l'esame dei fatti, la discussione di prove, e l'interpretazione di disposizioni di legge e regolamenti. Involgendo l'esame del merito della controversia, la questione della pura e semplice proponibilità appartiene, ai sensi dell'art. 4 legge 21 marzo 1885, al giudice di merito. La questione della responsabilità delle Ferrovie per gli incendi prodotti dalla fuoriuscita delle scintille delle locomotive dà luogo ad una eccezione d'improponibilità relativa, giacchè, secondo le ipotesi dei fatti, può sorgere nel privato il diritto a pretendere il risarcimento, come lo stesso patrocinio delle Ferrovie ammette.

E poichè quindi nel caso concreto, anche prescindendo dal giudicato, non può parlarsi di assoluta insufficienza di diritto degli attori, rilevabile *prima facie* cioè della improponibilità assoluta, equiparata ad eccezione di incompetenza, manca la ragione di provocare la decisione delle Sezioni Unite. Perciò questo mezzo va rigettato.

Il primo e secondo mezzo, invece, meritano accoglimento. La sentenza denunziata ritenne la responsabilità dell'Amministrazione delle Ferrovie, sia per il rapporto obbiettivo tra l'esercizio ferroviario e l'incendio, e sia per colpa. Ben a ragione la ricorrente Amministrazione censura la impugnata sentenza per avere accettato la teoria del danno incolpevole, la quale dalla più autorevole dottrina e dalla costante giurisprudenza delle Sezioni Unite venne ripudiata. Anzitutto concetto predominante nel diritto romano si è quello della responsabilità fondata sulla colpa o dolo, e cioè che occorra l'elemento soggettivo, consistente nella colpa, per far sorgere l'obbligazione al risarcimento dei danni L. 61 Dig 26-7. Il richiamo quindi che il Tribunale fa alla legge Aquilia ed al suo contenuto misto di pena e danno, non fa venire meno

il precetto che non vi era danno giuridicamente *nisi iniuria datum; damnum dare est iniuriam facere,* come è detto nel Titolo II, libro IX D. *ad legem Aquiliam;* al medesimo concetto si informa il diritto positivo nell'art. 1151 del Codice civile. Nè è esatto che l'art. 1153 del Codice civile, il quale stabilisce che « ciascuno risponde anche per il danno arrecato con le cose che ha in custodia », sancisce in tale caso la responsabilità oggettiva. L'art. 1153 si riconnette all'articolo 1151 del Codice civile per cui il danno prodotto dal fatto delle persone dipendenti o dalle cose in custodia, per tanto diventa risarcibile, per quanto abbia il carattere di danno dato con colpa. E gli art. 1154 e 1155, i quali terminano il titolo dei delitti o quasi delitti, nel sancire la responsabilità dei danni prodotti dagli animali e dalla rovina dell'edificio, pur formando una presunzione di colpa, coll'ammettere la prova della liberazione, dimostrando che il danno sia avvenuto per fortuito o colpa dello stesso danneggiato, riconfermano il concetto che per la responsabilità, occorre il concorso della colpa nel proprietario dell'animale o dell'edificio.

Il ricorso che fa la denunciata sentenza ai precetti « cujus commoda eius et incommoda » e «nihil immittat in alienum» possano valere come ragione *in jure condendo* per giustificare l'innovazione in materia, coll'introdurre il principio di compensare il danno senza ingiuria, ma lungi dal dimostrare che nel diritto positivo sia ammesso come teoria generale il risarcimento del danno obbiettivo, ne ribadiscono l'esclusione.

La conferma si ha nel fatto che, quando nell'interesse sociale ed economico delle industrie, si avvisò proteggere l'incolumità degli operai, con apposita legge si sancì che la responsabilità dell'imprenditore si origina dal semplice rapporto obbiettivo ed occasionale fra l'infortunio e lavoro. D'altra parte, a prescindere che l'esercizio dell'industria in genere e delle Ferrovie in ispecie, più che costituire esclusivamente un interesse individuale, rappresenta un fattore di benessere sociale, a cui tutti debbono subordinare i propri diritti, esso è soggetto a speciali cautele e norme di leggi e regolamenti la cui trasgressione ed inosservanza concreta altrettanti fatti di colpe e responsabilità.

Parimenti fondata è la censura mossa circa la motivazione della sentenza in quanto affermò la responsabilità delle Ferrovie, desumendone la colpa da presunzioni. Essa, infatti, dopo avere esplicitamente dichiarato che dall'eseguita prova testimoniale rimasero esclusi il cattivo funzionamento delle macchine logore e guaste, la scadente qualità del carbone e

l'omissione di pulizia delle scarpate, che erano state dedotte come fatti colposi, dai quali avrebbe dovuto scaturire la responsabilità dell'Amministrazione e dopo aver premesso che per la legge Aquilia *et levissima culpa venit*, e che per l'art. 2 del Regolamento 31 ottobre 1873, n. 1187 nell'esercizio delle Ferrovie si debbono prendere tutte le misure ed usare tutte le cautele suggerite dalla pratica e dalla scienza per prevenire ed evitare qualsiasi sinistro, dimentica ciò che era stabilito con le precedenti decisioni e desume la colpa dell'Amministrazione da un complesso di fatti, che si risolvono in altrettante presunzioni. Procedendo poi nella specificazione di questi fatti, enuncia la reiterazione degli incendi nella medesima località e l'omessa adozione di un nuovo e più perfezionato tipo di cuffia parascintille nella rete Sarda, mentre era conosciuto ed attuato nelle reti ferroviarie del continente. In tal modo la responsabilità dell'Amministrazione, esclusa dai mezzi istruttori predisposti, dovrebbe risultare da vaghe congetture. La Corte avrebbe dovuto in ogni modo osservare che la ripetizione degli incendi, se dimostra che l'evento dannoso è prodotto dalla medesima ed unica causa, cioè dalla fuoriuscita e dallo spandimento delle scintille, non prova affatto che la causa sia colposa e debba imputarsi a negligenza e inosservanza di misure regolamentari. Circa poi l'omissione del tipo più perfetto di cuffia parascintille, a prescindere che in tal modo si rimprovera all'Amministrazione di non avere applicato un migliore congegno protettivo e precauzionale, e si viene così ad esercitare un sindacato sui criteri discrezionali tecnico amministrativi, pure ammettendo che la questione si attenga ai limiti del potere discrezionale, come ha ritenuto la denunciata sentenza, e che l'indagine, agli effetti di accertare o meno la responsabilità, sia consentita al magistrato, non si può giungere alla conseguenza a cui è pervenuto il Tribunale con affermare la colpa.

Infatti il Tribunale non esclude che con l'adozione del tipo più perfetto, che ebbe luogo più tardi, permanesse il pericolo degli incendi, ed accenna soltanto alla minore loro frequenza restando sempre possibile la fuoriuscita delle scintille. Ora per elevare a colpa siffatta omissione, si sarebbe dovuto dimostrare che se si fosse applicato il sistema più perfetto, gli incendi lamentati non si sarebbero verificati.

In tale modo soltanto la responsabilità delle Ferrovie si sarebbe potuta affermare. Ond'è che le presunzioni, a cui ha fatto ricorso la sentenza denunciata, lungi dall'essere precise e concordanti, sono equivoche e mal sicure, e la sentenza impugnata, che in base ad esse e contrariamente alle risultanze della prova testimoniale ritenne la colpa dell'Amministrazione, deve essere cassata.

Anno XVII - N. 39

25 Settembre 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2184) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

R. DECRETO-LEGGE 28 *agosto* 1924, *n.* 1395, *riguardante l'istituzione dei Circoli di ispezione del Genio Civile e riforma del Consiglio superiore dei lavori pubblici.* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, concernente la riforma dei servizi nel Ministero dei lavori pubblici;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Presidente del Consiglio dei Ministri, e con i Ministri per l'interno, per le colonie, per le finanze, per la guerra, per la marina, per l'economia nazionale, e per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'alta sorveglianza su tutti i servizi affidati al corpo Reale del Genio civile è esercitata dal Ministero dei lavori pubblici per mezzo degli ispettori superiori del corpo stesso.

A tale uopo sono istituiti, con decreto Reale, Circoli d'ispezione del Genio civile, in ragione di territorio e di materia.

Art. 2.

A ciascun Circolo è preposto un ispettore superiore del Genio civile, il quale ha la vigilanza sul personale e sui servizi affidati agli uffici del Genio civile, nei limiti della propria competenza; dà le direttive pel coordinamento dei servizi medesimi, per lo studio dei progetti e per la esecuzione delle opere; esercita nell'esame dei progetti e sugli atti di gestione dei lavori le attribuzioni conferitegli dalle leggi e dai regolamenti, comprese quelle che spettavano agli ispettori superiori compartimentali soppressi con l'art. 7

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 settembre 1924 n. 221.

del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809; dà parere sulle concessioni di piccole derivazioni di acque pubbliche, quando non vi siano domande concorrenti ed opposizioni, e sulle domande per proroghe, non oltre un anno, dei termini stabiliti nei disciplinari relativi a tali concessioni.

Per l'adempimento delle suddette attribuzioni possono essere messi a disposizione dell'ispettore di Circolo uno o più funzionari tecnici e d'ordine del Genio civile.

I limiti della competenza degli ispettori superiori, in rapporto con quella del Consiglio superiore, sono stabiliti, per le diverse specie di progetti di contratto, dal decreto in data odierna che modifica il R. decreto 8 febbraio 1923, n. 423.

Art. 3.

L'assegnazione degli ispettori ai Circoli e la determinazione delle loro sedi, in rapporto alle esigenze del servizio, sono fatte con decreto del Ministro per i lavori pubblici.

Art. 4.

L'ispettore del Circolo deve eseguire visite periodiche agli uffici del Genio civile dipendenti, nonchè indagini ed ispezioni straordinarie, quando le ritenga necessarie nell'interesse del servizio, o quando siano ordinate dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 5.

Su parere degli ingegneri capi del Genio civile, il Ministero dei lavori pubblici delibera sopra i riconoscimenti di piccole derivazioni di acque pubbliche, quando non vi siano opposizioni.

Art. 6.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, di cui all'articolo 6 del testo unico 3 settembre 1906, n. 522, è costituito come segue:

1. Un presidente;
2. Quattro presidenti di Sezione;
3. Il presidente del Magistrato alle acque per le provincie venete e di Mantova;

4. Gli ispettori superiori del Genio civile non addetti al Comitato tecnico del Magistrato alle acque;

5. Gli ispettori superiori del ruolo di vigilanza del Ministero dei lavori pubblici;

6. I funzionari superiori tecnici delle nuove costruzioni ferroviarie addetti agli uffici centrali dell'Ispettorato generale delle ferrovie, di grado non inferiore al 2° delle tabelle organiche delle Ferrovie dello Stato;

7. I direttori generali del Ministero dei lavori pubblici;

8. L'ispettore generale per le ferrovie, tramvie ed automobili;

9. I direttori capi delle divisioni del Ministero dei lavori pubblici, ai sensi del successivo art. 9;

10. Quattro funzionari tecnici delle Ferrovie dello Stato di grado non inferiore al 2° delle tabelle organiche delle Ferrovie dello Stato;

11. Otto consiglieri di Stato;

12. Quattro avvocati erariali di grado non inferiore al 6°;

13. Il direttore generale dell'Amministrazione civile del Ministero dell'interno;

14. Il direttore generale della sanità pubblica;

15. I direttori generali del tesoro, del demanio e della Cassa depositi e prestiti, e due altri funzionari del Ministero delle finanze, di grado non inferiore al 6°;

16. Il direttore generale dell'agricoltura, il direttore generale delle foreste, l'ispettore generale capo dei servizi dell'industria, il direttore generale del lavoro, un ispettore superiore del Reale corpo delle miniere e un ispettore superiore forestale;

17. Il direttore generale dell'Istituto superiore postale, telegrafico e telefonico;

18. Il capo dell'ufficio trasporti, presso il corpo di Stato Maggiore del Regio esercito;

19. Il direttore generale della marina mercantile;

20. Un ufficiale della Regia marina, di grado non inferiore al 6°;

21. Quattro ingegneri capi del Regio corpo del Genio civile del grado 6°;

22. Un ispettore capo del ruolo di vigilanza del Ministero dei lavori pubblici;

23. Dieci membri scelti fra funzionari superiori dell'Amministrazione dei lavori pubblici a riposo, in numero però non superiore a tre, tra professori ordinari di politecnici o di scuole d'applicazione per ingegneri, tra ingegneri ed architetti segnalati per studi o per opere di singolare

importanza tecnica o scientifica, o tra rappresentanti di associazioni od Enti che hanno per iscopo lo sviluppo dei lavori, dei trasporti o delle industrie nazionali;

24. I direttori generali del Ministero delle colonie, a sensi del successivo articolo 9.

A tutti i membri suindicati si applica la disposizione dell'articolo 3, n. 1, lettera c) del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536.

Art. 7.

Il presidente del Consiglio superiore ed i presidenti di Sezione sono nominati per decreto Reale, su proposta del Ministro per i lavori pubblici, sentito il Consiglio dei Ministri.

I presidenti di Sezione sono scelti fra gli ispettori superiori del Genio civile, però quello preposto alla IV sezione può essere anche scelto fra gli ispettori superiori dell'Ispettorato generale per le ferrovie, tramvie ed automobili.

L'incarico di presiedere le Sezioni per circostanze eccezionali può essere affidato a persone estranee all'Amministrazione dello Stato, ad esse, come pure al presidente del Consiglio superiore che fosse scelto fra persone estranee all'Amministrazione dello Stato sono applicabili le disposizioni contenute nell'art. 188 del R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395, ed inoltre viene corrisposta una indennità di carica la cui misura è da stabilirsi col decreto d'incarico, di concerto fra i Ministri per i lavori pubblici e per le finanze.

I componenti del Consiglio superiore, di cui ai numeri 10, 11, 12, 20, 21, 22 e 23 dell'articolo precedente, e quelli di cui ai numeri 15 e 16 dello stesso articolo, che non sono individuati dalla carica, sono nominati con decreto Reale su proposta del Ministro per i lavori pubblici

Tale nomina è fatta di concerto con i Ministri per le comunicazioni, per le finanze, per l'economia nazionale, e per la marina, rispettivamente per i componenti indicati ai numeri 10, 15, 16 e 20 e su designazione del presidente del Consiglio di Stato e dell'avvocato erariale generale, rispettivamente per i componenti indicati ai numeri 11 e 12.

I membri di cui ai numeri 21 e 22 sono nominati dal Ministro, sentiti i rispettivi Consigli di amministrazione.

Non possono essere membri del Consiglio superiore coloro i quali, in proprio, o come soci di società in nome collettivo, abbiano convenzioni con lo Stato o con altri Enti per trasporti, somministrazioni o lavori a carico dello Stato o

nella cui spesa lo Stato concorra sotto qualsiasi forma, nè coloro che abitualmente assumano l'esecuzione di opere pubbliche o l'esercizio di servizi pubblici o comunque siano personalmente interessati, anche come consulenti in tali imprese.

Non possono parimenti essere membri del Consiglio superiore gli amministratori di società anonime ed in accomandita, o di qualsiasi altro Ente che abbiano convenzioni per gli oggetti indicati nel comma precedente.

I consiglieri di Stato e gli avvocati erariali che fanno parte del Consiglio superiore, potranno essere sostituiti, in caso di impedimento, da altri funzionari dello stesso grado, che dovranno essere delegati volta per volta dal presidente del Consiglio di Stato o, rispettivamente, dall'avvocato erariale generale.

Tutti i membri di cui ai numeri 10, 11, 12, 20, 21, 22 e 23 e quelli di cui ai numeri 15 e 16 non individuati per l'ufficio, durano in carica due anni e possono essere confermati soltanto per il biennio successivo.

Art. 8.

Il Consiglio delibera in assemblea generale ed in adunanza di Sezioni riunite e di Comitati secondo le rispettive competenze determinate negli articoli che seguono e nel regolamento interno del Consiglio stesso.

Le sezioni del Consiglio sono quattro:

1ª Sezione — Viabilità ordinaria ed edilizia.

2ª Sezione — Opere idrauliche e forestali, bonifiche, irrigazioni, opere marittime, escluso quanto è di competenza del Comitato tecnico del Magistrato alle acque per le Provincie venete e di Mantova; acquedotti e fognature, consolidamento di abitati.

3ª Sezione — Utilizzazione di acque pubbliche e di combustibili nazionali, elettricità.

4ª Sezione — Ferrovie, tramvie e servizi pubblici automobilistici e di navigazione interna.

Fanno parte dell'assemblea generale del Consiglio tutti i membri indicati nel precedente articolo 6, ad eccezione degli ingegneri capi del Genio civile e dell'ispettore capo del ruolo di vigilanza, di cui ai numeri 21 e 22 dell'articolo stesso.

La prima Sezione è composta: di un presidente, di dieci ispettori superiori ed ingegneri capi del Genio civile; dei direttori generali del Ministero dei lavori pubblici e del-

l'ispettore generale delle ferrovie, tramvie ed automobili; di due consiglieri di Stato; di un avvocato erariale; del direttore generale dell'Amministrazione civile del Ministero dell'interno; del direttore generale della Cassa depositi e prestiti; del capo dell'ufficio trasporti presso il corpo di Stato Maggiore del Regio esercito; di tre membri di cui al n. 23 dell'art. 6.

La seconda Sezione è composta: di un presidente, di otto ispettori superiori od ingegneri capi del Genio civile; dei direttori generali del Ministero del lavori pubblici e dello ispettore generale delle ferrovie, tramvie ed automobili; di due consiglieri di Stato; di un avvocato erariale; del direttore generale della sanità pubblica; del direttore generale dell'agricoltura; del direttore generale del lavoro; del direttore generale delle foreste; del direttore generale della marina mercantile, dell'ispettore superiore forestale; di un funzionario del Ministero delle finanze; di un ufficiale della Regia marina; di due membri di cui al n. 23 dell'art. 6; di un funzionario tecnico delle Ferrovie dello Stato.

La terza Sezione è composta: di un presidente; di sette ispettori superiori od ingegneri capi del Genio civile; dei direttori generali del Ministero dei lavori pubblici, e dell'ispettore generale delle ferrovie, tramvie ed automobili; di due consiglieri di Stato; di un avvocato erariale; del direttore generale del demanio, e di un altro funzionario del Ministero delle finanze; dell'ispettore generale capo dei servizi dell'industria; dell'ispettore superiore del Reale corpo delle miniere; del direttore generale dell'Istituto superiore postale, telegrafico e telefonico; di due funzionari tecnici delle Ferrovie dello Stato; di tre membri di cui al n. 23 dell'art. 6

La quarta Sezione è composta: di un presidente; di due ispettori superiori ed ingegneri capi del Genio civile; di quattro ispettori superiori e di un ispettore capo del ruolo di vigilanza del Ministero dei lavori pubblici, e dell'ispettore generale per le ferrovie, tramvie ed automobili; del direttore generale del tesoro; dei funzionari di cui al n. 6 dell'art. 6; di due funzionari di cui al n. 10 dello stesso articolo; di due consiglieri di Stato; di un avvocato erariale; del direttore generale della marina mercantile; del capo dell'ufficio trasporti presso il corpo di Stato Maggiore del Regio esercito; di due membri di cui al n. 23 dell'art 6.

Il presidente del Consiglio superiore può aggregare a ciascuna Sezione membri di altre Sezioni per l'esame di speciali questioni.

Il voto dei consiglieri di Stato e degli avvocati erariali è registrato separatamente nei verbali delle adunanze con la sommaria indicazione dei motivi quando è contrario. Sia agli effetti dell'approvazione dei progetti nei soli riguardi tecnici, sia in tutti i casi nei quali è richiesto dalla legge anche il parere del Consiglio di Stato, il voto di cui sopra non si cumula coi voti degli altri membri per determinare la maggioranza nel voto dell'assemblea o della Sezione.

Art. 9.

Gli ispettori superiori del Genio civile preposti ai circoli, che non abbiano sede in Roma, intervengono alle adunanze del Consiglio superiore se espressamente invitati.

Il competente direttore generale del Ministero delle colonie interviene soltanto alla seduta di ciascuna Sezione, o Comitato, in cui si trattino affari riguardanti le opere pubbliche nelle Colonie.

I funzionari del Ministero delle finanze, di cui al n. 15 dell'art. 6 prendono parte solo alle deliberazioni degli affari che rientrano nella competenza dello stesso Ministero, senza pregiudicare le definitive decisioni del Ministro.

I competenti direttori capi di divisione intervengono all'assemblea generale e alle adunanze delle Sezioni riunite o dei Comitati in caso di assenza o di impedimento del direttore generale o dell'ispettore generale da cui dipendono.

Hanno voto semplicemente consultivo, i membri del Consiglio superiore indicati ai numeri 21 e 22 dell'art. 6 e quelli di una Sezione che il presidente ha facoltà di aggregare ad altra Sezione od ai Comitati

Art 10.

Per ciascuna Sezione è costituita annualmente, con decreto del Ministro per i lavori pubblici, sentito il presidente del Consiglio superiore, un Comitato permanente, composto del presidente della rispettiva Sezione e di otto membri.

Il presidente del Consiglio superiore può aggregare a ciascun Comitato altri membri della rispettiva Sezione per l'esame di speciali quistioni.

Art. 11.

Il Consiglio superiore in assemblea generale dà parere su tutti gli schemi di legge e di regolamento che riguardano

le opere pubbliche ed altre materie di competenza del Ministero dei lavori pubblici, su importanti progetti di massima e su tutte le questioni generali ad esso sottoposte dal Ministro per i lavori pubblici, previo, se del caso, l'esame delle singole Sezioni.

E' sempre in facoltà del Ministro per i lavori pubblici di disporre che un determinato affare sia trattato in assemblea generale.

Art. 12.

Le competenti Sezioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici o i Comitati di cui all'art. 10 esprimono il loro parere:

1. Sui progetti esecutivi di opere di conto dello Stato o che si eseguono col concorso o col sussidio dello Stato, sulle variazioni od aggiunte a progetti già approvati, sulle proposte di esecuzione dei lavori a trattativa privata o in economia, sulle proposte di risoluzione o rescissione dei contratti, sulle questioni con le imprese per variazione dei prezzi, per maggiori compensi e per esonero di penalità, nei casi indicati dagli articoli 1, 5, 7 e 8 del R. decreto in data odierna che modifica il R. decreto 8 febbraio 1923, n. 422 e dalle altre leggi e regolamenti in vigore;

2. Sulle concessioni di lavori pubblici, di pubblici servizi di trasporto, di utilizzazione di acque pubbliche o combustibili nazionali; sulle trasmissioni di correnti elettriche, nei casi previsti dall'art. 6 del R. decreto sopra citato e dalle altre leggi o regolamenti speciali, salvo le eccezioni contenute negli articoli 2 e 5 del presente decreto;

3. Su tutti gli altri oggetti pei quali il parere del Consiglio è prescritto da leggi o regolamenti in vigore, o sia richiesto dal Ministro per i lavori pubblici.

Art. 13.

I Comitati di cui all'art. 10 deliberano sui progetti il cui importo non sia superiore a L. 500,000 e sulle variazioni ed aggiunte a progetti già approvati dal Consiglio superiore, che non ne facciano crescere l'importo oltre tale somma.

Il Comitato della 3ª Sezione delibera sulle concessioni e sui riconoscimenti di piccoli derivazioni di acque pubbliche, nonchè sulle proroghe di termini ad esse relative, quando per tali affari non sia richiesto il solo parere dell'ispettore superiore del Genio civile preposto al competente Circolo l'ispezione ovvero quello dell'ingegnere capo del Genio civile.

Art. 14.

Quando si tratta di affari che riguardano la competenza di due o più Sezioni, o di due o più Comitati, il parere del Consiglio è dato rispettivamente dalle Sezioni stesse o dai Comitati riuniti sotto la presidenza del presidente di Sezione più anziano.

Art. 15.

I pareri del Consiglio superiore nei casi in cui sono prescritti da leggi o da regolamenti sostituiscono il parere di ogni altro corpo consultivo, ad eccezione del Consiglio di Stato, o quello di ogni Amministrazione attiva che abbia nel Consiglio superiore la sua rappresentanza.

Qualora il voto della maggioranza dei membri appartenenti alle categorie di cui ai numeri 11 e 12 dell'art. 6 sia stato contrario, il presidente o i presidenti di Sezione, nel trasmettere il parere, ne daranno notizia al Ministro, il quale in tal caso sentirà il parere del Consiglio di Stato anche se non prescritto da leggi o da regolamenti.

Art. 16.

Il parere del Consiglio di Stato sarà sentito in tutti i casi previsti dalla legge sul Consiglio di Stato e dalla legge e regolamento sulla contabilità generale.

Il parere motivato della Sezione può essere sostituito dal visto del presidente o di un consigliere da lui delegato per i progetti di contratti da stipularsi in seguito a pubblici incanti o a licitazione privata, quando contengano soltanto le determinazioni concrete di clausole espressamente prescritte o consentite dal capitolato generale per gli appalti delle opere dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici o da leggi e regolamenti in vigore, e la relativa spesa sia già compresa in determinati capitoli del bilancio.

Art. 17.

Per mezzo di un Comitato permanente costituito dal presidente del Consiglio superiore, dai quattro presidenti di Sezione e da due membri designati volta per volta dal presidente nella categoria indicata al n. 23, dell'art. 6, il Consiglio superiore, valendosi dell'ufficio di segreteria di cui

all'art. 18, provvede alle ricerche sperimentali ed alla coordinazione e metodizzazione degli studi afferenti ai vari rami della tecnica concernente i lavori pubblici, ed in ispecie:

a) allo studio riguardante i materiali di costruzione;

b) allo studio di speciali tipi costruttivi che possono normalizzarsi e di opere di eccezionale importanza;

c) alla coordinazione delle osservazioni idrografiche e meteorologiche riguardanti i corsi d'acqua ed i bacini imbriferi;

d) allo studio dei piani regolatori dei singoli bacini imbriferi, ai fini della loro sistemazione e valorizzazione economica;

e) alle norme per i collegamenti degli esistenti impianti di energia elettrica;

f) alla raccolta ed alla pubblicazione degli studi anzidetti delle statistiche relative alla attività svolta dal Consiglio superiore ed alla pubblicazione degli annali dei lavori pubblici.

Per gli studi e le ricerche di cui sopra è stanziato annualmente un fondo da determinarsi con la legge di approvazione del bilancio dei lavori pubblici in misura non superiore a L. 500.000.

Al Comitato permanente spettano altresì le mansioni già esercitate dall'ufficio tecnico per la compilazione dei piani economici delle bonifiche, soppresso con decreto Reale 22 febbraio 1923.

Art. 18.

Presso il Consiglio superiore è costituito un officio di segreteria, diretta da un funzionario del Genio civile di grado non inferiore al 6° e composto di funzionari tecnici particolarmente idonei a studi e ricerche scientifiche e da impiegati d'ordine, designati dal Ministro per i lavori pubblici, sentito il presidente del Consiglio superiore.

Art. 19.

Ai membri del Consiglio superiore che non fanno parte dell'Amministrazione dello Stato sarà corrisposta una indennità di trasferta nella misura stabilita per gli ispettori superiori del Genio civile.

Art. 20.

Il Consiglio d'amministrazione per il personale del Regio corpo del Genio civile e per quello di custodia delle opere idrauliche e di bonifica è presieduto dal Ministro o dal

Sottosegretario di Stato, e composto: del presidente e dei presidenti di Sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici; del presidente del Magistrato alle acque per le provincie Venete e di Mantova, dei direttori generali del Ministero dei lavori pubblici, degli ispettori superiori del Genio civile, preposti ai Circoli di ispezione, e del capo del personale. Quest'ultimo non avrà voto deliberativo per i provvedimenti relativi a funzionari di grado superiore al suo.

In caso di impedimento del Ministro o del Sottosegretario di Stato, la presidenza del Consiglio di amministrazione è assunta dal presidente del Consiglio superiore o dal presidente di Sezione più anziano; ed in caso di impedimento del presidente del Magistrato alle acque, questi è sostituito da uno degli ispettori superiori del Genio civile addetto al Magistrato, nominato su proposta del suo presidente, e per un biennio, con decreto del Ministro per i lavori pubblici.

Art. 21.

I quattro presidenti delle Sezioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, daranno parere, a richiesta del Ministro, sulla destinazione degli ispettori superiori del Genio civile.

Art. 22.

Gli uffici del Genio civile possono essere costituiti con giurisdizione all'infuori delle delimitazioni provinciali.

Possono anche essere costituiti uffici speciali per la esecuzione di importanti categorie di opere pubbliche.

Art. 23.

Nulla è innovato alle disposizioni relative alla costituzione od al funzionamento del Comitato tecnico del Magistrato alle acque per le provincie Venete e di Mantova.

Art. 24.

Sono abrogati l'art. 15 e il capoverso dell'art. 21 del R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, e tutte le disposizioni contrarie al presente decreto.

Art. 25.

E' data facoltà al Governo del Re di coordinare in testo unico le disposizioni del presente decreto, quelle del testo unico 3 settembre 1906, n. 322, delle leggi sull'ordinamento del corpo Reale del Genio civile e le successive modificazioni apportatevi.

Art. 26.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno stesso della sua pubblicazione e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 28 agosto 1924.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — SARROCCHI — FEDERZONI — P. LANZA DI SCALEA — DE' STEFANI — DI GIORGIO — REVEL — NAVA — CIANO.

R. DECRETO-LEGGE 28 *agosto* 1924, *n.* 1396, *contenente modificazioni al R. decreto 8 febbraio 1923, n. 422, sulla esecuzione di opere pubbliche.* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 8 febbraio 1923, n. 422, che detta norme per la esecuzione delle opere pubbliche;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con i Ministri per l'interno, per le finanze, per la guerra, per la marina, per l'economia nazionale e per le comunicazioni;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

All'art. 2 del R. decreto 8 febbraio 1923, n. 422, è sostituito il seguente:

I progetti di opere che si eseguono a cura delle Amministrazioni civili dello Stato, eccettuati quelli delle Ferrovie dello Stato, di competenza del Ministero delle comunicazioni, sono approvati dal Ministero competente previo il parere:

a) dell'ispettore superiore di Circolo del Genio civile, o quando si tratti delle nuove costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato, dell'ispettore capo superiore all'uopo delegato dal Ministro fino all'importo di L. 200.000;

b) del Consiglio superiore dei lavori pubblici per importi maggiori.

Occorrerà tuttavia il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici quando debbano essere determinati criteri di massima o si tratti di progetti parziali per un'opera, la cui spesa complessiva si prevede superiore a L. 200.000, salvo che costituiscano esecuzione di un progetto di massima già approvato.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 settembre 1924, n. 221.

Occorrerà pure il parere del Consiglio superiore sulle proposte di risoluzione o rescissione di contratti stipulati sulla base di progetti che siano stati approvati in seguito a suo parere, come pure sulle variazioni ed aggiunte a progetti già approvati in seguito a suo parere, e che ne facciano crescere l'importo oltre il limite al di là del quale il suo parere sarebbe stato necessario.

Per i lavori di manutenzione pluriennale, la competenza per l'approvazione in linea tecnica dei relativi progetti sarà determinata avendo riguardo all'importo del canone preveduto per ciascun anno.

Per l'approvazione dei progetti può prescindersi dalla revisione contabile dei calcoli e dei prezzi relativi di cui all'art. 1 del R. decreto 24 gennaio 1875, n. 2364.

Nulla è innovato alle attribuzioni spettanti al Magistrato alle acque a termini della legge 5 maggio 1907, n. 257.

I progetti di tutte le opere a carico delle Amministrazioni della guerra e della marina sono approvati con le norme contenute negli speciali regolamenti ora in vigore per le Amministrazioni medesime, intendendosi però:

a) che sui progetti d'importo superiore alle L. 20,000 e fino a L. 100,000 dovranno pronunciarsi i comandi del Genio di Corpo d'armata;

b) che sui progetti d'importo superiore a L. 100,000 dovrà pronunciarsi anche la Direzione superiore delle costruzioni del Genio militare.

I progetti relativi alle nuove costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato dovranno essere approvati anche dal Ministero delle comunicazioni per quanto riguarda le norme tecniche connesse alle condizioni ed ai mezzi coi quali le linee dovranno essere esercitate.

Art. 2.

All'art. 4 è sostituito il seguente:

Agli appalti delle opere indicate nei precedenti articoli si provvede, di regola, mediante pubblici incanti in base ai progetti di cui all'art. 1.

Fra le condizioni dell'incanto può essere compresa quella del pagamento del prezzo dell'appalto a rate differite e della cor[illegible] degli interessi su tali rate.

Si può procedere all'appalto mediante licitazione privata, quando l'Amministrazione, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, o, nei limiti della rispettiva competenza, lo ispettore superiore di Circolo del Genio civile e l'ispettore capo superiore di cui al precedente articolo 2, comma 1, let-

tera *a*), ritenga opportuno per considerazioni relative alla natura o alle esigenze tecniche dell'opera, limitare la gara a Ditte fornite di speciali requisiti di idoneità, sia in rapporto alla esperienza acquistata e dimostrata in altre opere di eguale natura, sia per i mezzi tecnici o finaziari di cui sono provviste.

Quando l'Amministrazione nei casi previsti dall'art. 4 del R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440, intenda avvalersi dell'appalto-concorso, il giudizio è dato, in relazione agli elementi economici e tecnici delle offerte, da una Commissione di 3 o 5 membri da nominarsi di volta in volta dalla Amministrazione stessa, quando non si tratti di lavori, alla direzione dei quali sia già preposta una speciale Commissione tecnica. La Commissione da nominarsi di volta in volta sarà presieduta dal presidente della competente Sezione del Consiglio superiore o da un suo delegato; e ne farà parte, nei casi di particolare importanza tecnica, uno specialista della materia. Gli altri membri saranno scelti fra i componenti del Consiglio superiore.

Le mansioni di segretario della Commissione saranno disimpegnate dal funzionario preposto all'ufficio contratti o da un suo delegato.

L'Amministrazione, uniformandosi al giudizio della Commissione, aggiudicherà l'appalto alla Ditta prescelta, salvochè, il Ministro, con decreto motivato, decida di non procedere ad alcuna aggiudicazione.

Nessun compenso o rimborso spetta alle Imprese per la compilazione dei progetti da esse presentati per partecipare agli appalti-concorsi.

Sarà, però, in facoltà dell'Amministrazione, su proposta della su nominata Commissione, di scegliere uno dei progetti e di farlo proprio, pagandone il prezzo in una somma da determinarsi a giudizio dell'Amministrazione entro un limite massimo e un limite minimo, stabiliti preventivamente nella lettera [illegible].

L'Amministrazione potrà anche, ove ricorrano circostanze eccezionali, concedere con insindacabile giudizio compensi o rimborsi di spese ai concorrenti, i cui progetti, non prescelti agli effetti della esecuzione dell'opera, siano tuttavia riconosciuti di particolare rilievo.

Per l'appalto mediante offerta di prezzi, si osserveranno le norme dell'art. 69 del regolamento 23 maggio 1924, n. 827.

Per tutte le opere o parte di opere che vengono affidate al Ministero delle comunicazioni, e per esso all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, pur essendo di competenza del Ministero dei lavori pubblici, la prefata Amministra-

zione delle Ferrovie dello Stato potrà seguire le norme contenute nel suo regolamento per l'aggiudicazione, la gestione e la collaudazione delle opere che si eseguiscono sulle linee dello Stato, e tutte le altre norme che fossero in seguito decretate dal Ministro per le comunicazioni.

Art. 3.

All'art. 19 è sostituito il seguente:

Per i lavori di conto dello Stato che importino nel loro complesso definitivo, secondo le risultanze del conto finale, una spesa non superiore alle L. 50,000, si può prescindere dall'atto formale di collaudo, che sarà sostituto da un certificato dell'ingegnere direttore, confermato dall'ingegnere capo del Genio civile o di altro ufficio tecnico governativo dirigente, che attesti la regolare esecuzione dei lavori.

L'atto formale di collaudo non è richiesto per l'ultimo esercizio dei lavori di manutenzione pluriennale allorchè l'ammontare dei lavori di detto ultimo esercizio importi una spesa non superiore alle L. 50,000.

Per i lavori delle nuove costruzioni ferroviarie, il certificato suddetto sarà rilasciato dall'ispettore capo superiore di cui all'art. 2, comma 1, lettera *a*).

Le disposizioni del presente articolo non si estendono ai lavori dipendenti dai Ministeri della guerra e della marina, per i quali restano inalterate le speciali disposizioni vigenti.

Art. 4.

All'art. 22 è sostituito il seguente:

Sulle questioni con le Imprese, in corso d'opera o al collaudo, per variazioni di prezzi, per maggiori compensi o per esonero di penalità stipulate, dovrà essere sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, quando la somma domandata o contestata superi le L. 100,000 o quando la penalità che si richiede non sia applicata superi L. 5000. Per somme inferiori sarà sentito il parere dell'ispettore superiore di Circolo del Genio civile, o dell'ispettore capo di cui all'art. 2, comma 1, lettera *a*).

Art. 5.

All'art. 23 è sostituito il seguente:

Con decreto Reale su proposta del Ministro per i lavori pubblici, di concerto col Ministro per le finanze, sentito in

ogni caso il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, possono essere concessi a province, comuni e consorzi la esecuzione ed eventualmente l'esercizio di opere di qualsiasi natura per conto dello Stato. Possono essere fatte concessioni ai privati per la costruzione di opere pubbliche, soltanto quando la concessione comprenda anche l'esercizio.

La spesa a carico dello Stato sarà ripartita in non più di 30 rate annuali costanti, comprensive di capitale e di interesse.

Nella convenzione, che dovrà precedere il decreto di concessione, dovranno essere determinati il prezzo *à forfait* o i prezzi unitari per la costruzione e, eventualmente, tutte le condizioni relative all'esercizio.

La determinazione del prezzo a mezzo di arbitri può ammettersi soltanto per i lavori suppletivi o imprevisti.

E' vietata la clausola del pagamento del prezzo col metodo del rimborso delle spese.

Art. 6.

Restano in vigore le disposizioni di leggi speciali per concessione di opere: marittime, idrauliche, di sistemazione di bacini montani, di bonifiche, ferroviarie e tramviarie e di derivazione di acqua.

Ma, anche alle opere pubbliche regolate da queste leggi speciali, si applicano le disposizioni dell'articolo precedente, relativamente ai prezzi. Per tutte le altre opere da eseguirsi per conto dello Stato, è vietato di fare concessioni o contratti per persone od Enti da nominarsi, o per società da costituirsi: ed è soltanto consentito, nei casi previsti da leggi speciali, di ammettere all'istruttoria le domande che vengono presentate con riserva di costituire un consorzio o una società civile e commerciale prima della stipulazione del contratto o dell'emissione del decreto di concessione.

Art. 7.

La cessione totale o parziale dell'esecuzione delle opere — esclusi i cottimi — dà luogo se non è stata formalmente autorizzata alla decadenza dei contratti ed alla revoca delle concessioni.

Art. 8.

All'art. 25 è sostituito il seguente:

Non si può provvedere alla esecuzione delle opere dello Stato mediante trattativa privata se non concorrono le spe-

ciali ed eccezionali circostanze previste negli articoli, 6, primo comma, del R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440, e 41 del regolamento 23 maggio 1924, n. 827, recanti nuove disposizioni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato. Per l'accertamento di queste circostanze deve essere sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, quando l'importo del progetto a base di appalto superi L. 25,000; negli altri casi l'ispettore superiore di Circolo del Genio civile o l'ispettore superiore capo di cui all'art. 2, comma 1°, lettera *a*).

Allorchè per ragioni tecniche ed economiche sia da provvedere all'esecuzione in economia di lavori nei casi non preveduti in speciali leggi o regolamenti, dovrà essere sentito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici ogni qualvolta l'importo dei lavori superi L. 25,000.

Art. 9.

All'art. 28 è sostituito il seguente:

I sussidi e concorsi consentiti a termini di legge sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici per opere delle provincie, dei comuni e dei consorzi sono concessi con decreto Ministeriale in base a visto di approvazione dei progetti da parte dell'ispettore superiore di Circolo del Genio civile.

Per le opere di un importo superiore alle L. 300,000, i progetti sono approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'esame dell'ispettore superiore di Circolo del Genio civile e quello del Consiglio superiore deve essere rivolto anche a verificare la sussistenza delle condizioni prescritte dalle leggi e dai regolamenti per la concessione dei sussidi.

Questa disposizione non è applicabile alle opere marittime, di bonifica, di derivazione di acque, ferroviarie e tramviarie.

Art. 10.

All'art. 29 è sostituito il seguente:

La facoltà e le autorizzazioni demandate in materia di gestione di opere pubbliche dalle disposizioni in vigore all'Amministrazione dei lavori pubblici, o agli organi da essa dipendenti, sono deferite al Ministero delle finanze (Direzione generale del catasto e dei servizi tecnici) o agli uffici tecnici di finanza, quando si tratti di lavori eseguiti sotto la direzione degli uffici stessi, salvo sempre i casi e le attribuzioni

di competenza del Consiglio superiore dei lavori pubblici o dell'ispettore superiore di Circolo del Genio civile.

Art. 11.

All'art. 40 è sostituito il seguente:

Le disposizioni del presente decreto sono estese, in quanto applicabili, ai lavori che si eseguiscono con o senza concorso dello Stato, dalle provincie, dai comuni o dai consorzi amministrativi per l'esecuzione di opere pubbliche.

Gli appalti mediante licitazione o trattative private e l'esecuzione in economia sono consentiti salvo, per i comuni e le provincie, il parere del Consiglio di prefettura, anche fuori dei casi previsti nell'art. 52 del R. decreto 30 dicembre 1923, n. 2839, concernente la riforma della legge comunale e provinciale e nell'art. 258 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con R. decreto 4 febbraio 1915, numero 148, modificato dall'art. 92 del citato R. decreto 30 dicembre 1923, n. 2839, quando ricorrano le stesse circostanze speciali ed eccezionali indicate nell'art. 6 del R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440, e 41 del regolamento 23 maggio 1924, n. 827, sulla contabilità generale dello Stato e nell'art. 7 del presente decreto.

Restano ferme le disposizioni degli articoli 184, 186, 187 e 188 del detto testo unico, salvo per quanto riguarda l'articolo 186 la modificazione ad esso apportata dall'art. 54 del citato R. decreto 30 dicembre 1923, n. 2839.

L'autorizzazione Prefettizia per la dispensa dagli incanti è richiesta soltanto per gli appalti il cui valore complessivo ecceda le L. 5000 se si tratti di Provincie e L. 2000 se di Comuni.

La risoluzione dei contratti nel caso previsto dall'art. 9 del presente decreto è pronunziata dalle Amministrazioni appaltanti nei modi e con le garanzie di legge. Lo svincolo parziale o anticipato della cauzione, ammesso dall'art. 21 di detto decreto dovrà per le Provincie e per i Comuni essere autorizzato nei modi prescritti dall'art. 180 del regolamento approvato con R. decreto 12 febbraio 1911, n. 297.

La facoltà attribuita al Ministro per le opere dello Stato dal 6° comma dell'art. 9 del presente decreto, è estesa alle Deputazioni provinciali, alle Giunte comunali ed agli organi corrispondenti dei Consorzi e degli Enti autonomi costituiti per l'esecuzione dei lavori pubblici, per le opere di rispettiva competenza.

Art. 12.

Gli incanti per l'appalto di opere dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, il cui importo eccede le L. 500,000 saranno tenuti simultaneamente presso l'Amministrazione centrale e presso la Prefettura della Provincia nella quale si devono eseguire.

Art. 13.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 28 agosto 1924.

VITTORIO EMANUELE.

Mussolini — Sarrocchi — Federzoni — De' Stefani — Di Giorgio — Revel — Nava — Ciano.

R. DECRETO-LEGGE 28 *agosto* 1924, *n.* 1397, ***contenente l'autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad assumere impegni per un importo di lire 50 milioni per la costruzione di materiale rotabile.*** (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto con quello per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni per spese straordinarie, per un importo di L. 50.000.000, da destinare alla costruzione di materiale rotabile occorrente per provvedere all'eccezionale traffico nella ricorrenza dell'Anno Santo 1925.

Tale somma verrà stanziata nell'esercizio finanziario 1924-925

Art. 2.

Il Ministro per le finanze provvederà mediante accensione di debiti, nei modi e nelle forme che crederà più opportuni, i fondi occorrenti per i pagamenti relativi agli impegni della somma predetta di L. 50,000,000.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 28 agosto 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI — CIANO.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 settembre 1914, n. 221.

DECRETO MINISTERIALE 31 *maggio* 1924, *contenente una modificazione dell'art.* 17 *del R. decreto* 30 *dicembre* 1923, *n.* 2828, *relativo alla Regia avvocatura erariale e alla difesa legale delle ferrovie dello Stato.* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641, contenente modificazioni alle disposizioni vigenti in materia di tariffe ferroviarie;

Decreta:

L'art. 17, primo alinea, del R. decreto 30 dicembre 1923, n. 2828, relativo a « Disposizioni concernenti gli uffici e il personale della Regia avvocatura erariale e la difesa legale delle Ferrovie dello Stato » è sostituito dal seguente:

« Sul reclamo preventivo dell'interessato a norma del l'art. 64 delle Condizioni e Tariffe per i trasporti delle cose, l'Amministrazione comunica, nel termine di giorni 120 dalla presentazione, la propria risposta ».

Roma, addì 31 maggio 1924.

Il Ministro: CIANO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 19 settembre 1924, n. 221.

Ordine di servizio n. 118.

Sospensione del servizio cumulativo pei viaggiatori e bagagli con la ferrovia Castelbolognese-Riolo (Valle Senio).

(Vedi ordine di servizio n. 135-1921).

A datare dal 1° ottobre 1924 e fino a nuovo avviso resta sospeso il servizio cumulativo per i viaggiatori e bagagli con la ferrovia Castelbolognese-Riolo, esercitata dalla Società per la ferrovia di Valle Senio.

Di conseguenza i viaggiatori devono alla stazione di Castelbolognese rifornirsi di recapiti di viaggio e provvedere alla nuova registrazione dei loro bagagli per il percorso successivo.

Circolare N. 58.

Laboratori di confezione vestiario.

A seguito della circolare n. 57, pubblicata sul *Boll. Uff.* n. 46 del 15 novembre 1923, si porta a conoscenza del personale interessato che hanno incominciato a funzionare i seguenti altri laboratori di sartoria, corrispondenti della *Ditta Antonio Marziale* di Roma, i quali si atterranno a quanto stabilito dalla detta circolare 57, sia per quanto riguarda i prezzi e le modalità di confezione, sia per quanto riguarda tutte le altre condizioni fissate dalla circolare stessa:

DITTA VITTORIO MARGAGLIO — Corso Umberto I, n. 63 — CATANIA.

DITTA ALBERTO ROSATI & FIGLIO — Via Nino Bixio, 19 — PARMA.

***

A parziale modificazione poi della Circolare n. 1, inserita nel *Boll. Uff.* n. 1 del 3 gennaio 1924, si porta a conoscenza del personale interessato quanto appresso:

1° il laboratorio di sartoria, corrispondente della Ditta Marziale sopracitata,

R. Spicci E C. — Via Roma, 55 — NAPOLI

ha cambiato residenza e ragione sociale in

La Sartoria Ferroviaria — Via Portanova, n. 6 — NAPOLI

2° il laboratorio di confezione

Landi E Casiraghi di PALERMO (Corso Vittorio Emanuele, n. 273-283) ha cessato di funzionare quale corrispondente della Ditta Antonio Marziale, la quale si riserva di far conoscere il laboratorio che dovrà sostituire quello anzidetto.

Circolare n. 59.

Affrancatura postale degli avvisi di giacenza merci.

Si avverte che, in seguito a particolari accordi intervenuti colla Direzione Generale delle Poste, gli avvisi di giacenza merci, Mod. Ch 150, da inviarsi alle parti per posta raccomandata, a forma dell'art. 42, paragr. 3 delle « condizioni e tariffe », devono essere affrancati con la tariffa stabilita per le stampe.

Tale disposizione verrà pubblicata in un prossimo numero della Rivista delle Comunicazioni, in analogia a quella contenuta nella lettera *t*) dell'art. 78 del Regolamento Generale sul servizio postale, relativa alla francatura come stampe, degli avvvisi di arrivo delle merci.

Distribuito agli agenti delle classi 5 *e* 22.

Circolare N. 60.

Ritardi e ricuperi dei treni.

Essendo tuttora unificati i Servizi Trazione e Veicoli, i ritardi ed i ricuperi dei treni che prima venivano assegnati

all'uno od all'altro dei predetti Servizi, dovrebbero essere ora portati sui bollettini di trazione indistintamente al Servizio Materiale e Trazione.

Tenuta presente però la diversa indole dei ritardi (o ricuperi) dovuti alla Trazione, di carattere essenzialmente contabile, è invece necessario che questi sieno tenuti nettamente distinti dai ritardi facenti carico ai Veicoli.

Si dispone pertanto che i ritardi (o ricuperi) imputabili alla trazione siano segnati, come si è fatto finora, nelle apposite colonne 3 e 4 del mod. TV 306 ed i ritardi dovuti ai Veicoli nelle colonne 5 e 6 riservate « per altre cause ».

Affinchè sia possibile esercitare un esatto ed efficace controllo dei bolletitni di trazione resta inteso che, in corrispondenza dei ritardi dovuti ai Veicoli, dovrà sempre essere precisata nella colonna 13 del già citato mod. TV 306, in modo sommario, la causa del ritardo stesso.

La presente modifica la circolare n. 38-1913 pubblicata sul *Bollettino Ufficiale*.

Distribuita agli agenti delle classi 7, 9, 15, 32, 35, 36, 37, 42 *e* 45.

Circolare N. 61.

Tabella degli indirizzi convenzionali.

(Vedi ordini di servizio n. 132-144-1921 e 90-1922).

Si è provveduto alla ristampa della « tabella degli indirizzi convenzionali », aggiornandola con le modificazioni resesi necessarie in dipendenza dell'avvenuta istituzione del Ministero delle comunicazioni e del riordino dei Servizi ed Uffici.

La distribuzione della tabella stessa, che deve essere sovrapposta a quella ora in vigore, sarà fatta dalle Sezioni Movimento e Traffico, le quali riceveranno il quantitativo necessario di esemplari dal loro Servizio; le successive richieste dovranno invece essere rivolte, nei modi d'uso, al Magazzino Economato di Roma.

Circolare N. 62.

Tasse di bollo per le istanze, petizioni e ricorsi.

L'art. 106 *a)* e *b)* della tariffa alleg. *A* del testo di legge del bollo (R. D. 30 dicembre 1923, n. 3268) prescrive che le istanze, petizioni e ricorsi diretti ai Ministeri e agli altri uffici governativi devono essere scritti su carta da bollo.

Tali disposizioni debbono osservarsi anche per gli atti che vengono presentati sia da agenti che da privati agli uffici di questa Amministrazione.

Occorre perciò che quando gli atti stessi non siano in regola col bollo, vengano considerati come non presentati e restino senza corso (ultimo comma dell'art. 50 del Testo unico) pur conservandoli nelle pratiche relative.

Sarà da tenere presente che l'uso della carta da bollo è necessario quando trattasi di istanze, petizioni e ricorsi con i quali si domandi sopra un determinato oggetto, una deliberazione, una risoluzione o un provvedimento; mentre potrà invece essere redatta in carta libera una lettera o istanza con la quale si solleciti un provvedimento che deve essere preso d'ufficio dall'Amministrazione, o che precedentemente fosse stato invocato dall'interessato.

Si ricorda infine che in base alle successive disposizioni emanate per le tasse di bollo ed oggi consacrate nel testo della legge di bollo, approvato col detto R. Decreto 30 dicembre 1923, n. 3268, la carta da bollo da adoperarsi per le istanze, petizioni e ricorsi diretti agli uffici centrali di questa Amministrazione è di lire tre, mentre per quelli diretti a tutti gli altri Uffici è di lire due.

Rimane inteso che continueranno ad essere presentati in carta libera i reclami in dipendenza del contratto di trasporto a norma dell'art. 64 parag. 2, delle vigenti Condizioni e Tariffe.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Comunicazioni :

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Canalette reggicavo, a tregole, in cemento armato, destinate a sostegno e protezione dei cavi alimentatori per la T E fra le cabine elettriche di Spezia C. e Corniglia	L. P.	Ore 17 2 ottobre 1924	150.000	Ufficio Elettrificazione Genova
Costruzione e posa in opera di una pensilina metallica sul fronte del fabbricato viaggiatori di Benevento	L. P.	Ore 10 25 settembre 1924	95.000	Sezione Lavori Napoli
Fornitura in opera del macchinario delle sottostazioni elettriche della linea Benevento-Foggia	L. P.	Ore 18 29 settembre 1924	—	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7° Roma
Costruzione di un serbatoio in cemento armato da mc. 100 per la stazione di Palermo Lolli	Cottimo fiduciario	Ore 24 30 settembre 1924	25.000	Sezione Lavori di Palermo Via Macqueda 200
Esecuzione di un primo gruppo dei lavori necessari per l'impianto di una platea di lavaggio a Palermo C.	Cottimo fiduciario	Ore 24 30 settembre 1924	13.000	Sezione Lavori di Palermo Via Macqueda 200
Lavori di riattamento della difesa del mare della linea tra Castelbuono e S. Stefano di Camastra	Cottimo fiduciario	Ore 24 30 settembre 1924	480.000	Sezione Lavori di Palermo Via Macqueda 200

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori occorrenti per l'esecuzione di circa 140 fondazioni di calcestruzzo e innalzamento di altrettanti pali nel tratto Pieve-Nievole- Vaioni	L. P.	Ore 24 30 settembre 1924	150.000	Ufficio Elettrificazione di Livorno
Ampliamento fabbricato viaggiatori della stazione di Domegliara, linea Verona Ala	a cottimo	Ore 16 27 settembre 1924	50.000	Sezione Lavori Verona
Costruzione della seconda condotta forzata del Melezet in Bardonecchia	T. P.	Ore 12 30 ottobre 1924	500.000	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7° Roma
Fornitura di 16 trasformatori monofasi, 16 periodi, 2250 K. V. A. ciascuno	T. P.	Ore 12 31 dicembre 1924	3.000.000	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7° Roma
Costruzione di 4 trasformatori monofasi, 16 periodi, 1730 K. V. A. ciascuno	T. P.	Ore 12 30 ottobre 1924	600.000	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7° Roma
Costruzione di 10 trasformatori monofasi, 16 periodi, 2650 K. V. A. ciascuno	T. P.	Ore 12 30 novembre 1924	2.000.000	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7° Roma
Riverniciatura del viadotto a travate metalliche sul fiume Calore al Km. 2 + 249 della linea Avellino-Rocchetta	L. P.	Ore 10 27 settembre 1924	80.000	Sezione Lavori Salerno Via Bastioni, 17
Ampliamento e sistemazione generale della stazione di Grassano-Garaguso (1° Gruppo)	L. P.	Ore 11.30 2 ottobre 1924	364.000	Sezione Lavori Foggia

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Licitazione privata G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Costruzione e posa in opera di due travate metalliche nuove in sostituzione di quelle esistenti al ponte obliquo di luce m. 17.92 sul torrente Lesina ed al ponte obliquo di luce m. 36 sul torrente Mallero rispettivamente ai Km. 7 + 796 e 39 + 695 della linea Colico-Sondrio	L. P.	Ore 10 2 ottobre 1924	517.000	Sezione Lavori Milano Est
Sistemazione scali merci a grande e piccola velocità nella stazione di Taranto	L. P.	Ore 12 30 settembre 1924	310.000	Sezione Lavori Bari
Impianto di una piattaforma girevole da m. 16 nella stazione di Piedicolle e conseguente sistemazione stradale	L. P.	Ore 18 29 settembre 1924	325.000	Sezione Lavori Udine
Rinnovamento del binario di corsa dei treni pari fra le stazioni di Palazzolo della Stella-Portogruaro, della linea Portogruaro-Monfalcone	L. P.	Ore 18 29 settembre 1924	330.000	Sezione Lavori Udine
Costruzione e posa in opera di una pensilina metallica nella stazione di Cesena	L. P.	Ore 12 2 ottobre 1924	105.000	Sezione Lavori Bologna
Lavori relativi all'impianto di una sezione doganale nella stazione di Bologna	L. P.	Ore 12 11 ottobre 1924	365.000	Sezioni Lavori Bologna
Costruzione delle nuove pensiline metalliche sui marciapiedi interni della stazione di Modena	L. P.	Ore 12 11 ottobre 1924	500.000	Sezione Lavori Bologna
Lavori di terra e muratura per la sistemazione del servizio viaggiatori nella stazione di Modena	L. P.	Ore 12 11 ottobre 1924	290.000	Sezione Lavori Bologna
Ricostruzione del rivestimento del bacino d'acqua a San Pietro del Carso	T. P.	Ore 12 30 settembre 1924	55.000	Sezione Lavori Trieste

		MATERIALE DA FORNIRSI	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
—	—	Accessori per sbarre di trazione elettrica	T. P.	30-9-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
Tonn.	400	Olio vegetale per illuminazione	L. P.	30-9-1924	Id. S. A. Id.
Tonn.	130	Olio fluido per motori	L. P.	1-10-1924	Id. S. A. Id.
N.°	1500	Fermacarri F. S. tipo *A*.	T. P.	2-10-1924	Id. S. A. Id.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

SENTENZA

Trasporto bestiame - Disguido - Termini di resa.

Quando la riconsegna ha avuto luogo nei termini di resa, nessuna responsabilità può addossarsi alle Ferrovie per le perdite ed avarie subite dalla merce durante il trasporto, anche se vi fu disguido.

TRIBUNALE DI GENOVA — 21-28 maggio 1924 — *Presidente* Pandolfo — *Est.* Assandri — Muzio c. Ferrovie.

FATTO.

Giunto il carro, portante il n. 250968, alla stazione di Ferrara spediva carro completo con 22 bovini a Genova Brignole al suo indirizzo. La spedizione, per disguido, era giunta a S. Giuseppe Vesuviano da dove era stata inviata a Genova.

Giunto il carro, portante il n. 250968, alla stazione di Levante, si riscontrava aver esso una molla rotta per cui i bovini si trasbordarono su altro carro e precisamente sul 161565. Nell'effettuare detto trasbordo si trovarono due bovini morti che furono rispediti a Genova per il relativo esame.

Giunto il carro 161565 a Brignole il 2 marzo 1922 alle ore 11 si trovavano 20 capi di bovini dei quali 3 morti, uno in imminente pericolo di morire e gli altri sedici più o meno sofferenti ed in istato di gravissimo deperimento.

Si redigeva processo verbale a sensi delle Tariffe e d'accordo fra le parti si nominava a perito il veterinario dottor prof. Giovanni Savarese, il quale in data 6 marzo presentava sua relazione concludendo che causa della mortalità e del deperimento notato negli animali erano il lungo digiuno cui essi erano stati sottoposti, lo strapazzo del viaggio prolungato fuori dei limiti prevedibili, l'infezione dell'afta epizootica da essi contratta e che ne aveva accelerata la morte. In seguito a tutto ciò il Muzio interponeva reclamo alle Ferrovie in data 29 marzo 1922 chiedendo a risarcimento del danno subìto il pagamento di L. 26.575,95, ma l'Aministrazione respingeva il reclamo, per il che il Muzio, con citazione 28 agosto 1922, la conveniva avanti questo Collegio chieden-

done la condanna al pagamento a suo favore della succitata somma a titolo di danni.

Comparse le parti in giudizio l'attore insisteva nella domanda di citazione, deducendo prova testimoniale e peritale. La convenuta Amministrazione negava di dover in qualsiasi modo rispondere dell'accaduto in quanto, trattandosi di animali vivi e di fatti derivanti dal rischio particolare al loro trasporto, essa Amministrazione era esonerata da ogni responsabilità a norma dell'art. 401 del Codice di commercio e dell'art. 53 delle nuove Tariffe specie avendo essa rispettati i termini di resa di cui nel caso, termini che a sensi art. 11 delle dette Tariffe sono inscindibili. Conseguentemente chiedeva l'assolutoria dalle domande attrici col favore delle spese. Così veniva la causa assegnata a sentenza nella udienza del 7 maggio 1924.

DIRITTO.

L'azione del Muzio intentata contro la convenuta Amministrazione appare giuridicamente infondata.

L'art. 400 Codice commercio rende responsabile il vettore della perdita, dell'avarìa delle cose a lui affidate per il trasporto dal momento della loro ricezione a quello della riconsegna, salvo prova da parte sua che la perdita o l'avarìa furono conseguenze di caso fortuito, forza maggiore, vizio delle cose stesse, loro natura e fatto del mittente e destinatario. A questa regola generale fa però eccezione il disposto art. 401 stesso Codice il quale dispone che, se trattisi di cose fragili, soggette a facile deterioramento, o di animali ecc. le Amministrazioni di strade ferrate possono stipulare che la perdita o l'avaria si presuma derivata da vizio delle cose, dalla loro natura ecc., salvo sia provata la loro colpa. Si sancisce cioè con detto articolo la inversione della prova della colpa che, mentre di regola spetta di fornire al vettore, nel caso di cui in esso spetta al mittente.

Nella materiale impossibilità, per evidentissime ragioni, da parte dell'Amministrazione di stipulare volta per volta simile presunzione di irresponsabilità, nelle tariffe all'art. 53 lettera *e*) ed *f*) venne senz'altro disposta e sancita l'irresponsabilità dell'Amministrazione per l'avaria sofferta da animali vivi se l'avaria sia la conseguenza del rischio particolare al loro trasporto e per quella toccata ad animali vivi il cui trasporto può o deve effettuarsi sotto scorta. E' questa una disposizione d'indole generale motivata, ripetesi, dalla natura speciale del trasporto a mezzo ferrovie, disposizione che sancisce senz'altro l'irresponsabilità. Di essa si occupò anche in sede di discussione la Camera dei Deputati, tro-

vandola rispondente al caso per il riflesso che, essendo le Tariffe pubblicate, e non ammettendosi l'ignoranza della legge, esse dovevano ritenersi a tutti note ed accettate da chi spedisce a mezzo ferrovia pel solo materiale fatto della spedizione. Da tutte le surriferite norme ne segue che mai la Ferrovia dovrà rispondere di tutti quei fatti che non siano se non le dirette conseguenze del rischio particolare del trasporto di animali vivi e così pertanto delle lesioni dovute ad urti fra di essi, da insufficienza di legami, da mancanza di cibo o bevande. E di più nelle Tariffe si è voluto dar modo allo speditore di ovviare a tali inconvenienti, inerenti alla natura del trasporto, col permettere od imporre che gli animali siano scortati, sancendo, pure in questo caso, le irresponsabilità dell'Amministrazione convenuta qualora a ciò non siasi provveduto. Ciò stante nella fattispecie evidente riesce la irresponsabilità delle Ferrovie.

Invero dalla perizia è assodato che la morte di alcuni capi dei bovini, di cui trattasi, ed il deperimento degli altri fu dovuto principalmente al lungo digiuno, allo strapazzo del lungo viaggio e alla infezione aftosa. Ora questo certamente è parte del rischio particolare inerente al trasporto di animali vivi. L'Amministrazioone non è affatto tenuta a provvedere all'alimentazione del bestiame e non deve pertanto rispondere delle conseguenze della mancanza di essa. In quanto alla infezione aftosa il perito stesso ci insegna come sia fatto di tutti i giorni per animali che si trasferiscono da un luogo all'altro, i quali contraggono la malattia in un brevissimo periodo di tempo essendo i carri ferroviari, i piani di scarico ecc. ecc. i primi veicoli del contagio. Avrebbe dovuto, a garantirsi, almeno in buona parte, dai rischi inerenti al trasporto, il Muzio far scortare i bovini, usando di quello che era suo diritto e facoltà, non avendo ciò fatto, a sè medesimo ascriva le conseguenze della sua mancata previdenza. E pure rischio particolare inerente al trasporto era lo strapazzo derivato dal viaggio. Le tariffe stabiliscono termini speciali e precisi di resa in relazione alla modalità del trasporto e nello stabilirli si è usato di una certa larghezza di tempo, appunto per ovviare ad inconvenienti possibili.

Chi spedisce a mezzo delle Ferrovie sa o deve sapere che quanto spedisce può essere soggetto a viaggiare per un certo determinato periodo di tempo e col fatto della spedizione dimostra di accettare quelli che sono i rischi, quelle che sono o possono essere le conseguenze del tempo previsto, a norma delle tariffe, per la spedizione stessa. Unico obbligo delle Ferrovie quello di riconsegnare la cosa nel termine dalle Tariffe sancito per il trasporto di essa; unica responsabilità delle Ferrovie quella di rispondere qualora non abbia essa stessa

osservato i termini di riconsegna. Quando i termini di resa non siano oltrepassati nessuna responsabilità può addossarsi alle Ferrovie per le perdite ed avarie subite dalla merce durante il loro inoltro anche se intervenne disguido. Invero all'art. 44 parag. 5 le Tariffe dispongono che il termine di resa si calcola nel suo complesso ed è inscindibile, eppertanto l'Amministrazione delle Ferrovie non è affatto tenuta a rendere conto allo speditore dell'impiego dei termini parziali e del modo di utilizzarli e delle varie destinazioni che essa può dare in quel periodo alla merce. Se ciò è e deve essere, sarebbe antigiuridico rendere responsabili le Ferrovie di qualsiasi più o meno rilevante disguido prodottosi entro il termine, perchè allora la disposizione dell'art. 44 non avrebbe più ragione di essere, non produrrebbe più quella efficacia che deve produrre e si ridurrebbe a vano, vacuo pleonasma. Nella fattispecie non si contesta che il termine di resa sia stato rispettato e allora a nulla rileva che il caso dei bovini abbia subìto un disguido, sicchè nessuna responsabilità può addossarsi al riguardo alla convenuta Amministrazione.

Nè può il Tribunale basare e riconoscere una eventuale colpa e conseguente responsabilità alla convenuta pel fatto del rinvenimento di una molla rotta, nel carro, riscontrato a Levanto.

Intanto non è detto quando la rottura siasi prodotta e se cioè molto o poco prima del rilievo e di più non è affatto a ritenersi che l'inconveniente abbia contribuito alla produzione dell'evento dannoso, anzi devesi escluderlo dal momento che il perito, il giudizio del quale è del tutto accettato dal Muzio non accenna per nulla a tale fatto come ad uno dei coefficienti produttori delll'evento dannoso medesimo.

Nè altrimenti può addossarsi colpa veruna alla Amministrazione convenuta per il fatto di non aver tosto, appena riscontrato a Levanto, nello atto del trasbordo dei bovini, lo stato loro di deperimento e la morte di due di essi, avvertito il Muzio e provvisto di alimentazione del bestiame.

Infatti per l'Amministrazione ferroviaria il fatto non era che una semplice conseguenza della indole del trasporto e del rischio ad esso inerente, nessun obbligo a lei incombeva di procedere all'alimentazione del bestiame e solo era tenuta alla riconsegna nei termini di resa. Se più avesse fatto avrebbe usato una larghezza allo speditore, che però non poteva ciò pretendere.

Da tutto quanto sovra si è esposto consegue la assoluta, piena irresponsabilità, in via giuridica, della convenuta, che quindi dovrà assolversi da ogni e qualsiasi avversa istanza attrice.

Anno XVII - N. 40

2 Ottobre 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2328) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

COMUNICATI

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con provvedimento del Sig. Direttore Generale in data 11 agosto 1924 è stato licenziato il manovale in prova *Bruzzone* Lazzaro Riccardo (195259), in base agli articoli 186 *c*) e 197 del precitato Regolamento, perchè « colpevole di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 4 giugno 1924 ».

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con provvedimento del Sig. Direttore Generale in data 1° agosto 1924, è stato licenziato il manovale in prova *Righetto* Alfredo (243249), in applicazione degli articoli 186 *c*) e 197 del precitato Regolamento, perchè « colpevole di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 12 maggio 1924 ».

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale, si rende noto che con provvedimento in data 19 agosto 1924 del Sig. Direttore Generale, è stato licenziato il frenatore in prova *Venniro* Calogero (214165) in base agli articoli 186 *c*) e 197 del precitato Regolamento, perchè « colpevole di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 3 novembre 1923 ».

Concorso per posti di Capo personale viaggiante di 3ª classe e di Controllore viaggiante di 3ª classe.

In relazione all'art. 103 R. P. ed in base alle Norme approvate dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 10 aprile 1920, viene indetto il concorso per 100 (cento) posti, complessivamente, di Capo personale viaggiante di 3ª classe, fra i Conduttori capi con anzianità di grado non posteriore al 31 agosto 1922, che ne facciano domanda per iscritto, non oltre il 1° novembre p. v.

Entro il 15 novembre p. v. le Sezioni Movimento e Traffico dovranno trasmettere al Servizio Movimento e Traffico l'elenco dei Conduttori capi che dalle Commissioni locali di avanzamento saranno riconosciuti meritevoli dell'ammissione al concorso, nonchè l'elenco di quelli da escludersi a termini dell'art. 83 R. P.

Distribuito agli agenti della classe 9.

Concorso interno per la sistemazione dei laureati assunti direttamente per posti di grado 5°.

(*R. D.* 11 *ottobre* 1923, *n.* 2442 *e Deliberazione* 6 *febbraio* 1924, *n.* 2867 *del Commissario straordinario*).

Ordine di graduatoria per le diverse specie di posti messi a concorso

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fisica
		Posti 210		Posti 4		Posti 3		Posti 10		Posti 4
1	1	Fiornovelli Gino								
2	2	Terlizzi Raffaele								
3	3	Polsoni Giovanni								
4	4	Caliendo Giovanni								
5	5	Cantutti Ugo								
6									1	Guasco Romolo
7									2	Severi Renato
8	6	Giaquinto Attilio								
9							1	Marotta Stefano		
10	7	Sica Giovanni								
11	8	Monacelli Renato								
12	9	Franco Emanuele								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fisica
		Posti 210		Posti 4		Posti 3		Posti 10		Posti 4
13	10	Tassoni Giorgio								
14			1	Pernigotti Ugo						
15	11	Arangi Guido								
16	12	Fuselli Carlo								
17	13	Rusconi Francesco								
18	14	Theseider - Duprè Eugenio								
19	15	Rissone Severo								
20							2	Di Lullo Alfredo		
21	16	Dutto Giovanni								
22	17	Menghi Stefano								
23	18	Merlini Raffaele								
24	19	Fanelli Mario								
25	20	Castellino Gino								
26							3	Raveggi Luigi		
27	21	Mosco Domenico								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fisica
		Posti 210		Posti 4		Posti 3		Posti 10		Posti 4
28	22	Bianchi Bruno								
29	23	Caruso Gaetano								
30	24	Albertazzi Domenico								
31	25	Ferrante Mario								
32	26	Zabban Armando								
33	27	Debolini Oberdan								
34							4	Damiani Alberto		
35	28	Pugliese Ruggero								
36	29	Gualtieri Enrico								
37	30	Borriello Mario								
38	31	Aglianò Emanuele								
39	32	Fabroni Gino								
40	33	Giannone Salvatore								
41	34	De Rosa Vittorio								
42	35	Borghetti Vincenzo								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria – Posti 210	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali – Posti 4	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche – Posti 3	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia – Posti 10	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fisica – Posti 4
43							5	Knipfer Alessandro		
44	36	De Gioannis Claudio								
45	37	Masserizzi Giovanni								
46							6	Boccassini Renato		
47	38	Righi Rigo								
48	39	Mininni Francesco								
49	40	Faloci Alessandro								
50	41	Romano Domenico								
51	42	Simeoni Luigi								
52	43	Bifulco Vincenzo								
53	44	Zanini Mario								
54	45	Tonni Giovanni								
55	46	Mirone Luigi								
56	47	Padoan Italo								
57	48	Mattiello Manlio								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fisica
		Posti 210		Posti 4		Posti 3		Posti 10		Posti 4
58	49	Muscia Calogero								
59	50	Florio Attilio								
60	51	Guerrieri Paolo								
61	52	Levi Gattinara Vittorio								
62	53	Rubino Mario								
63	54	Sulligoi Carlo								
64	55	Bagnoli Ferdinando								
65	56	Vercellino Vittorio								
66	57	Michelucci Archimede								
67	58	Anelli Filippo								
68									3	Sciarra Paolo
69	59	Carucci Ernesto								
70	60	Casini Piero								
71	61	Della Penna Nicola								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria — Posti 210	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali — Posti 4	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche — Posti 3	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia — Posti 10	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fisica — Posti 4
72	62	Lucarelli Giulio								
73	63	De Martino Vittorio								
74	64	Fiaschi Darville								
75	65	Massa Cesare								
76	66	Antonacci Armando								
77	67	Bonazelli Bruno								
78	68	Rinaldi Rinaldo								
79	69	Sospisio Ernesto								
80	70	Pandolfi Pasquale								
81	71	Buttarelli Luigi								
82	72	Schenetti Giuseppe								
83	73	Ricchena Santoro								
84	74	Morpurgo Bruno								
85	75	Giarletta Francesco Paolo								
86	76	Golinelli Bruno								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fisica
		Posti 210		Posti 4		Posti 3		Posti 10		Posti 4
87	77	Castrucci Spartaco								
88	78	Morelli Gaetano								
89	79	Greco Angelo								
90	80	D'Anna Giovanni								
91	81	Antonucci Edoardo Luigi								
92	82	De Martino Mario								
93	83	Navarretti Maurizio								
94	84	Contri Mario								
95	85	Mazzoni Angelo								
96	86	Giobbe Pasquale								
97	87	Beccali Fortunato								
98	88	Leppo Ettore								
99	89	Ingrassia Romualdo								
100	90	De Michele Pietro								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria — Posti 210	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali — Posti 4	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche — Posti 3	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia — Posti 10	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fisica — Posti 4
101	91	Civitarese Filippo								
102	92	D'Aria Vittorino								
103	93	Palmerio Delio								
104	94	Butazzi Cesare								
105	95	Montagna Mario								
106							7	Cangiano Vincenzo		
107	96	Cattaneo Giulio								
108							8	Aruffo Antonio		
109	97	Nanni Otello								
110	98	Stagni Andrea								
111	99	Paglia Umberto								
112	100	Cirillo Mario								
113	101	Rizzoli Aldo								
114	102	Tozzi Francesco								
115	103	Cividalli Giorgio								
116	104	Grisafi Antonio								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria — Posti 210	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali — Posti 4	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche — Posti 3	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia — Posti 10	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fisica — Posti 4
117	105	Aglio Luigi								
118	106	Ferri Nicola								
119	107	Del Prato Mario								
120									4	Forcella Pietro
121	108	Giardinieri Rodolfo								
122			2	Galvano Giacomo						
123	109	Montelucci Renato								
124	110	Gennari Antonio								
125	111	Barcia Pasquale								
126	112	Marino Salvatore								
127	113	Franco Guglielmo								
128	114	Ponticelli Edoardo								
129			3	Martorelli Francesco.						
130	115	Castano Giovanni								
131	116	Laget Carlo								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria Posti 210	Graduatoria	Laureat in giurisprudenza per uffici Legali Posti 4	Graduatoria	Laureeti in giurisprudenza od in scienze economiche Posti 3	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia Posti 10	Graduatoria	Laureati in Chimica o Fisica Posti 4
132							9	Bigazzi Giuseppe		
133	117	Serantoni Pirro								
134	118	Zucchi Antonio								
135	119	Fiastri Gilberto								
136	120	Usai Giuseppe								
137	121	Alessandri Remo								
138	122	Salinari Gregorio								
139	123	Bronchi Riccardo								
140	124	Forte Mario								
141	125	De Blasio Vincenzo								
142	126	Savoldi Pietro								
143	127	Mizzaro Ettore								
144	128	Baldini Leonardo								
145	129	Micarelli Alfredo								
146	130	Galli Ugo								
147	131	Lo Monaco Giuseppe								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria Posti 210	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali Posti 4	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche Posti 3	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia Posti 10	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fis ca Posti 4
148	132	Minacapilli Filippo								
149	133	Lazzari Nino								
150	134	Gallitelli Nicola								
151	135	Ferretti Luigi								
152	136	Di Napoli Alfredo								
153	137	Giovanardi Eugenio								
154	138	Armocida Eugenio								
155	139	Martorana Pasqualino								
156	140	Morassutti Francesco								
157	141	Canale Luigi								
158	142	Rosa Domenico								
159	143	Carlini Giovanni								
160	144	Grande Giuseppe								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fisica
		Posti 210		Posti 4		Posti 3		Posti 10		Posti 4
161	145	Caprilli Enrico								
162	146	Verzillo Rienzo								
163	147	Simeoni Armando								
164	148	Aiello Rodolfo								
165	149	Polidori Benedetto								
166	150	Alquati Attilio								
167	151	Giusberti Bruno								
168	152	Maraffi Dario								
169	153	Redanò Giovanni								
170	154	Pierallini Lodovico								
171	155	Culatina Antonio								
172	156	Palese Augusto								
173	157	Bertuzzi Carlo								
174	158	Faucci Alberto								
175					1	Ganucci Cancellieri Girolamo				

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria	Graduatoria	Laureati in giurisprudenzo per uffici Legali	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia	Graduatoria	Laureat in Chimica e Fisica
		Posti 210		Posti 4		Posti 3		Posti 10		Posti 4
176	159	Lazzaro Giuseppe								
177	160	Quagliuolo Vittorio								
178	161	Mauceri Luigi								
179	162	Dragone Settimio								
180	163	Giusberti Mario								
181	164	Abruzzini Ugo								
182	165	Ferrante Renzo								
183	136	Lafragola Giuseppe								
184	167	Giorgi Adescar Francesco								
185							10	Quirico Antonio		
186	168	Dringoli Dino								
187	169	Allegra Adolfo								
188	170	Galli Nazzareno								
189	171	Altieri Mario								
190	172	Prosperi Luigi								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in ingegneria — Posti 210	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali — Posti 4	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche — Posti 3	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia — Posti 10	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fisica — Posti 4
191	173	Sequi Nicodemo								
192					2	Succo Giulio				
193	174	Dibattista Rocco								
194	175	Gardini Carlo								
195	176	Dorigotti Luigi								
196	177	Campanella Antonino								
197	178	Pavese Roberto								
198	179	Piedimonte Alberto								
199	180	Garetto Francesco								
200	181	Mazzola Giuseppe								
201	182	Di Nola Felice								
202	183	Livi Dino								
203	184	Frankental Ugo								
204	185	Alemi Nicola								
205							11	Buzano Umberto		
206	186	Ferrari Fernando								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria — Posti 210	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali — Posti 4	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche — Posti 3	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia — Posti 10	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fisica — Posti 4
207	187	Fabbri Giulio								
208	188	Vanni Enrico								
209	189	Antoci Arturo								
210	190	Gigli Giulio								
211	191	Panunzio Antonio								
212	192	Dolce Stefano								
213	193	Soleri Aldo								
214	194	Quartaroli Berar-do								
215	195	Gerosa Virgilio								
216	196	Marino Antonino								
217	197	Scacheri Carlo								
218	198	Munarini Giovanni								
219	199	Belardinelli Carlo								
220	200	Olginati Carlo								
221	201	Scafi Paolo								
222	202	Vorluni Michele								

Graduatoria generale	Graduatoria	Laureati in Ingegneria	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza per uffici Legali	Graduatoria	Laureati in giurisprudenza od in scienze economiche	Graduatoria	Laureati in Medicina e Chirurgia	Graduatoria	Laureati in Chimica e Fisica
		Posti 210		Posti 4		Posti 3		Posti 10		Posti 4
223	203	Fusco Michele								
224	204	Santuccione Domenico								
225	205	Mastroianni Guglielmo								
226					3	La Monaca Alberto				
227	206	Bettaglio Amilcare								
228	207	Ansuini Arnaldo								
229	208	Diano Ferdinando								
230	209	Morisani Carlo								
231	210	Albonetti Giuseppe								
232	211	Di Tarsia Edoardo								
233	212	Calvauna Enrico								
234	213	Coppolino Salvatore								
235	214	Bianchi Ottorino								
236	215	Bonaraccia Mario								
237					4	Vespasiano Raffaele				

Ordine di servizio N. 119.

Estensione di servizio nella fermata di Motteggiana.

(Vedi ordine di servizio n. 114-1923).

La fermata di Motteggiana della linea Verona-Mantova-Modena attualmente abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione ed al servizio merci a grande ed a piccola velocità con le limitazioni indicate nella nota 15 a pag. 39 del «Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a datare dal 1° ottobre 1924 viene ammessa ai trasporti bestiame.

In conseguenza di ciò, a pag. 39 del « Prontuario » suddetto, nella colonna 12, si deve aggiungere di contro al nome della fermata di Motteggiana, la lettera *B*.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pag. 13 di contro al nome della fermata di Motteggiana si deve sostituire l'indicazione « L O » con « L. Bc - Vc ».

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 120.

Cambiamento di nome della stazione di Tarvisio Sobborgo.

Con Decreto 16 agosto 1924 il Ministero dell'Interno ha sostituito il nome della stazione di Tarvisio Sobborgo con quello di « Tarvisio Centrale ».

Di consegnenza, nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni ex austriache ai vecchi transiti (edizione 1° gennaio 1921), alla pagina 25; nella parte II del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta, dovrà essere apportata conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare.

Con Decreto 3 giugno 1924 n. 260 del Ministero della Guerra la ditta F.lli *Alliata* con sede in Lesa, esercente stabilimenti di sfilacciatura, filatura e maglifici, e i signori *Alliata* Francesco, Giuseppe, Luigi, Giovanni, Emilio, Antonio e Carlo proprietari delle ditte stesse, esclusi dalle gare con precedente decreto del 29 maggio 1915, n. 150 del Ministero stesso, publicato a pag. 656 parte II del *Bollettino ufficiale* delle Ferrovie dello Stato, sono stati riammessi a fare offerte per tutti i contratti con lo Stato.

Esclusione dalle gare.

Il Ministero della Guerra con Decreto del 6 febbraio 1924 n. 149 ha rettificato il precedente decreto n. 330 del 28 luglio 1918 pubblicato nel *Bollettino ufficiale* delle F. S. parte II, pag. 496, relativo all'esclusione di varie ditte dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni, nel senso che là dove era scritto « Ditta *Falcerri* Arturo fu Antonio, da Verona, industriale » deve invece leggersi: « Ditta *Falceri* Arturo fu Antonio, da Verona, industriale ».

Il Direttore generale
ODDONE.

Comunicazioni.

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Impianto di un binario di precedenza per treni pari in stazione di Orvieto	L. P.	Ore 10 20 ottobre 1924	260.000	Sezione Lavori Roma Nord.
Costruzione di dodici pali a traliccio alti m. 30.55 per l'attraversamento del lago di Massaciuccoli con linea primaria a 60.000 volt	L. P.	Ore 18 6 ottobre 1924	100.000	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7°
Risanamento della piattaforma stradale fra le stazioni di Mimiani S. Cataldo e S. Caterina Xirbi	C.	Ore 18 16 ottobre 1924	96.440	Sezione Lavori di Caltanissetta

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
Ml.	4000	Tela nera impermeabile per l'esterno dei mantici d'intercomunicazione delle carrozze (alta cm. 110)	L. P.	7-10-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
N.°	5230	Blocchi in ghisa di marche diverse per deviatoi	L. P.	7-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.
Kg.	1000	filo di ottone fosforoso con alluminio per saldature ossiacetileniche da mm. 6	L. P.	14-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	36.000	tappi di rovere per traverse in cemento armato	L. P.	14-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	2.000.000	traverse ordinarie di legno per armamento binari	L. P.	18-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.
—	--	Catena per gru di sollevamento	T. P.	29-9-1924	Id. Ufficio 3° Id.
Tonn.	500	Petrolio raffinato	T. P.	5-10-1924	Id. Ufficio 2° Id.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
--	—	Materiale in acciaio fuso per deviatoi	L. P.	7-10-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
Tonn.	40	Benzina per automotori	T. P.	10-10-1924	Id. Ufficio 2° Id.
Kg.	30.000	Bianco di zinco comune	L. P.	30-9-1924	Id. Ufficio 2° Id.
N.°	20	Giunti di dilatazione in ghisa e rame m.c 45,50	T. P.	1-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	100	Chiavi universali a bussola fig. 4	T. P.	7-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	5500	Spazzole di carbone per motori	T. P.	9-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N°	7000	Tappi di ferro per tubi bollitori	L. P.	14-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.
Kg.	10.000	Tubi di rame	T. P.	5-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	200.000	Fogli di carta D 80 bianca da cm. 56×76	T. P.	15-10-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma

Il Direttore Generale:
ODDONE.

SENTENZA

Alloggi per il personale.

I rapporti tra l'Amministrazione e gli agenti, che occupano alloggi di proprietà dell'Amministrazione o da essa comunque gestiti, sono regolati dalle « Norme » approvate e pubblicate con gli Ordini di Servizio n. 26-1906 e 73-1921, anche se non esiste nè atto scritto nè patto verbale che quelle Norme dichiari applicabili. Ciò perchè, ai sensi dell'art. 28 del Regolamento approvato con Decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, gli agenti hanno l'obbligo di osservare tutti i regolamenti, gli ordini di servizio e le disposizioni vigenti o che saranno emanate dall'Amministrazione.

Le disposizioni dell'Ordine di Servizio 73-1921 sono applicabili alle locazioni non soltanto degli « alloggi costruiti con fondi stanziati nella parte straordinaria del bilancio », come leggesi nella intestazione dell'Ord. di Serv., ma anche di qualsiasi altro alloggio che l'Amministrazione, ne sia o non ne sia proprietaria, concede ai suoi agenti per uso di abitazione.

TRIBUNALE TRIESTE, 14 febbraio 1924, Ferrovie dello Stato contro Panzini. *Pres.* Perissich, *est.* Rigatti-Lucchini.

Omissis.

L'alloggio in parola fu concesso al convenuto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per il solo motivo, che egli copriva una carica presso l'Amministrazione stessa. Il convenuto, immesso nel possesso del quartiere con verbale del 1° luglio 1919, sottostà, come agente dell'attrice, al Regolamento del personale delle Ferrovie dello Stato (D. L. 13 agosto 1917, n. 1393), che all'art. 28 sancisce, che gli agenti ferroviari assunti in servizio contraggono l'obbligo di osservare tutti i regolamenti, *gli ordini di servizio*, e le disposizioni vigenti e che saranno emanate in avvenire dall'Amministrazione ferroviaria. Dunque all'impetito dott. Panzini era fatto obbligo già per ciò di conoscere e riconoscere l'ordine

generale di servizio n. 26-1906, che all'art. 4 dispone, che la concessione dell'alloggio a pagamento ai propri agenti si risolse da sè, appena il concessionario perda, per qualsiasi causa, la qualità di agente dell'attrice o debba cessare di occupare i locali per trasloco od altro motivo riconosciuto dall'Amministrazione. La concedente non aveva quindi bisogno di conchiudere uno speciale contratto col convenuto, a cui dovevano essere ed erano note queste disposizioni, le quali statuivano le modalità circa la durata del contratto di pigione e, col protocollo di immissione in possesso del 1° luglio 1919, essa aveva sufficientemente corrisposto alle esigenze di legge.

Che tale ordine di servizio n. 26-1906 doveva valere anche per le Nuove Provincie non v'ha dubbio, perchè l'Amministrazione ferroviaria è un ente unico, i di cui ordini di servizio hanno vigore per tutti i propri dipendenti, ovunque domiciliati, e perchè trattasi di prescrizioni interne, regolanti i rapporti personali degli agenti con l'Amministrazione stessa.

L'ordine di servizio suddetto n. 26-1906 fu abrogato e sostituito coll'ordine di servizio n. 73 (Estratto *Bollettino Ufficiale* delle Ferrovie dello Stato n. 21, 26 maggio 1921), in base all'art. 46, II comma.

Da ciò si deve inferire, che l'impetito è tenuto a riconoscere come obbligatorio anche questo ulteriore ordine di servizio in omaggio all'art. 28 del Regolamento del Personale del 1917.

L'or vigente ordine di servizio ha su per giù eguali disposizioni, circa lo scioglimento dei contratti di pigione concessi dall'attrice ai propri agenti, a quelle abrogate, perchè all'art. 27 è detto, che, in caso di morte, di esonero definitivo ed in caso che il locatario perda la sua qualità di agente, la locazione e conduzione resta risoluta con la fine del mese in corso. E' pacifico in causa che il dott. Panzini fu collocato a riposo addì 2 agosto 1923, per cui, a mente del suddetto art. 27, il contratto del quartiere si deve calcolare risoluto per la fine di agosto 1923.

Si controversa che l'ordine di servizio n. 73-1921 fu emanato per alloggi costruiti dall'Amministrazione per il proprio personale con fondi stanziati nella parte straordinaria del bilancio ferroviario, mentre in concreto, l'attrice ha la sola gestione della casa viale Regina Elena n. 19, che fu costruita dalla Ferrovia meridionale. Non è d'uopo sottilizzare, soffermandosi sul semplice significato letterale di queste parole di intestazione, al suddetto ordine. Non è la sola intestazione che il giudice deve osservare e schiarire, ma tutto il contesto delle norme, allo scopo di indagare l'intenzione del legisla-

tore ed il motivo, per cui lo stesso fu indotto a fissare le predette norme (§ 6 C. C. U.). Il legislatore voleva cioè disciplinare la destinazione delle case di spettanza dell'attrice ad uso alloggi degli agenti ferroviari senza riguardo che dette case sieno state costruite dall'Amministrazione od avute per altro titolo da terzi, poichè altrimenti avrebbe lasciato in vigore qualche disposizione generale dell'antecedente Ordine di servizio n. 26-1906. Se lo ha abrogato e sostituito col vigente ordine, vuol dire, che in questo dovevano essere comprese tutte le affittanze precedenti conchiuse nelle case di libera disposizione dell'attrice, destinate per i propri agenti. Se si volesse sostenere il contrario, si arriverebbe all'assurdo, si potrebbe venire cioè al punto, che il fabbricato adibito originariamente e per disposizioni interne ad abitazioni di agenti ferroviari in attività di servizio, residenti nel luogo ove è sito l'immobile, cambierebbe destinazione, in seguito a traslochi, esoneri di servizio e collocamenti a riposo di funzionari ferroviari, ciò che non era sicuro nell'intenzione del legislatore.

Che non era necessario, in concreto, di conchiudere un contratto regolare con immissione in possesso a sensi dell'intestazione dell'art. 4 ultimo comma dell'Ordine n. 73-1921, lo si evince dal fatto, che il convenuto era già stato immesso nel possesso dell'originario alloggio in data 1° luglio 1919 a mente dell'antecedente Ordine di servizio del 1906, n. 26, che non prescriveva tali formalità e dalla circostanza, che nella predetta intestazione è enunciato, che queste norme relative agli alloggi degli agenti saranno *d'ora in poi* richiamati nei singoli contratti di locazione, che saranno depositati con atto pubblico presso l'Ufficio contratti. Quindi queste prescrizioni di forma devono valere per atti conchiusi dopo il 26 maggio 1921, ma non per quelli in data antecedente. In ogni modo la mancanza di tali formalità non può invalidare un contratto regolarmente stipulato fra l'Amministrazione ferroviaria ed i suoi dipendenti in base agli ordini di servizio e far cambiare l'essenza del contratto da speciale, privilegiato ad usuale, perchè una simile nullità non è contemplata nelle prescrizioni emanate in proposito e perchè il giudice nell'interpretare gli atti giuridici deve indigare l'intenzione delle parti, che in concreto era quella di conchiudere quel dato contratto di affittanza speciale previsto negli Ordini di servizio (§ 914 c. c. u. novel.).

La questione dell'ammontare del canone di pigione, portata appena in sede d'appello, non può esercitare alcuna influenza nella presente vertenza. E se anche il canone pagato dal convenuto, fosse quasi eguale a quello fissato per al-

tri quartieri di case private della stessa estensione e località, da ciò solo non si può dedurre che l'impetito, quale dipendente dall'attrice, sia da trattarsi come un privato qualunque, che abbia conchiuso una affittanza ordinaria. E' ammesso che se il dott. Panzini, anzichè essere collocato a riposo, fosse stato traslocato, doveva lasciar subito libero il quartiere in parola. Coll'avverarsi adunque di questa condizione prevista all'art. 27 Ord. serv. egli ammette di sottostare alle disposizioni di servizio, mentre per l'altra condizione (dell'esonero) indicata pure in detto articolo vuole considerarsi come un privato che avesse stipulato un contratto usuale.

Per lui quindi non hanno alcun vigore le norme del R. decreto 7 gennaio 1923, n. 8, esteso alle Nuove Provincie con decreto del 4 marzo 1923, n. 496, perchè egli, quale agente dell'Amministrazione ferroviaria è obbligato di riconoscere gli ordini di servizio della stessa.

Ma v'ha di più. Se si sostiene che nel caso in termini non sono valevoli le disposizioni dell'oggi vigente ordine di servigio n. 73 del 1921, perchè l'affittanza fu stipulata in antecedenza, ne viene che sono da applicarsi quelle dell'ordine di servizio del 1906, sotto il cui regime il contratto fu conchiuso. A sensi del § 5 c. c. u. una norma di legge non ha effetto retroattivo. La forma, il contenuto e gli effetti di un atto giuridico sono da trattarsi, secondo la legge, che vigeva al tempo della sua conclusione. Come si disse, l'art. 4 dell'Ord. n. 26 del 1906 statuisce che la concessione dell'alloggio ai dipendenti della ferrovia si risolve da se, senza bisogno di preavviso, quando il concessionario perda la qualità di agente.

Anno XVII - N. 41 **9 Ottobre 1924**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

(*Per memoria*)

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA — Ordini di servizio, Cir[illegible]
determina[illegible]

Errata-corrige.

Parte II — *Bollettino ufficiale* n. 40, pag. **444**.

Nel testo del bando di concorso per posti di Capo Personale viaggiante di **3ª classe** e di **Controllore viaggiante di** 3ª classe, dopo le parole:

« *di Capo Personale viaggiante di* 3ª *classe*;

aggiungere:

« *e di Controllore viaggiante di* 3ª *classe.*

COMUNICATI

Agenti destituiti o licenziati perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
CARLI Domenico (161116)	Assistente stazione di 2ª classe	Condannato a sette mesi di reclusione per furto continuato di velluto rosso di un copertone e di merci varie, commesso alla stazione di Sapri anteriormente al dicembre 1918. (Sentenza 12 luglio 1924 della Corte d'Appello di Napoli).
TRÒTTA Roberto (207769)	Manovale	Condannato ad anni uno e giorni quindici di reclusione per furto di caffè commesso in stazione di Vietri sul Mare il 20 dicembre 1923 (Sentenza 15 aprile 1924 della Corte d'Appello di Napoli).
FRANCO Antonio (41201) GRANATA Savino (170251) SCUOTTO Arturo (180252)	Capo squadra manovratori Manovratore Assistente capo sale	Condannati ad anni tre e mesi nove e alla multa di L. 4000 i primi due agenti, e ad anni tre, mesi uno e giorni quindici ed alla multa di L. 3333 l'ultimo, tutti per falso e truffa, per avere in Napoli nel luglio 1922 dolosamente disguidato, falsificandone i documenti, un carro di merci pel valore di un milione. (Sentenza 31 dicembre 1923 della Corte d'Appello di Napoli).
CONTENTO Luigi (30822)	Deviatore	Condannato a mesi diciotto di reclusione per tentata truffa di olio a Foggia in danno dell'Amministrazione Ferroviaria. (Sentenza 15 febbraio 1924 della Corte d'Appello di Bari).

Segue COMUNICATI.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il Commissario straordinario, in data 24 aprile 1924, ha revocato il provvedimento di dispensa — deliberato in data 9 aprile 1923 in base all'art. 3 *a*) del R. decreto 143-923 con decorrenza 20 giugno 1923 — dell'operaio avventizio *Piccioni* Ottorino, dell'Officina di Foligno, ed ha invece deliberata la di lui dispensa con la stessa decorrenza in base all'art. 2 del R. decreto 153-923.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che S. E. il Ministro, in data 30 maggio 1924, ha accettato le dimissioni dal servizio del manovale i. p. *Pardini* Dino, 211647, della sezione Movimento e Traffico di Genova, con decorrenza 26 aprile 1924, in applicazione dell'art. 164 R. P.

Ordine di servizio N. 121.

Carri scoperti serie L, Lt, Ltm sui quali sono indicati la " portata normale „ ed il " limite di carico „

Il Servizio Materiale e Trazione sta provvedendo alla sostituzione su circa 70,000 carri scoperti delle serie L, Lt e Ltm delle indicazioni della portata con le due seguenti:

Portata normale tonn. . . . .
Limite di carico tonn. . . . .

Il « Limite di carico » indica il carico massimo compatibile con la struttura del carro e non può in nessun caso essere superato sotto pena delle sanzioni di cui l'art. 50 delle Tariffe.

Nulla invece è modificato nei riguardi della consueta attuale tolleranza di carico, cioè il 5 % della portata, per quei

carri che porteranno ancora la sola indicazione della portata, anche se sono della serie L, Lt, Ltm.

Le stazioni hanno l'obbligo di indicare nelle lettere di vettura, quando del caso, non solo la « Portata normale » ma anche il « Limite di carico ».

Ordine di servizio N. 122.

Abolizione dell'imposta generale sul consumo del vino.

(Vedi ordine di servizio n. 5v-1924).

Con il R. decreto-legge 14 settembre 1924, n. 1373, è stata abolita l'imposta generale sul consumo del vino.

Per conseguenza hanno cessato di avere vigore le disposizioni di cui al punto 25 dell'Ordine di servizio n. 5 (vendemmia 1924), circa l'obbligo delle bollette d'accompagnamento o di spedizione per i trasporti di uva, mosto o vino.

Detti trasporti rimangono quindi completamente liberi da qualsiasi vincolo o formalità nei riguardi della soppressa imposta.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 9, 11 e 18.

Ordine di servizio N. 123.

Cambiamento di nome della stazione di Fara Sabina.

La stazione di Fara Sabina della linea Roma-Chiusi, ha assunto la nuova denominazione di « Fara Sabina-Montelibretti ».

Di conseguenza, nella parte prima e seconda del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio », nei prontuari manoscritti delle

distanze ed in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà portarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 124.

Soppressione dell'officina di Rivarolo.

Col 1° novembre 1924 viene soppressa l'attuale Officina del materiale mobile di Rivarolo.

In dipendenza di detta soppressione le circoscrizioni delle officine, per quel che concerne l'invio dei veicoli etichettati alla riparazione, vanno modificate come segue:

Circoscrizione officine di Rivarolo - Soppressa.

Circoscrizione officine di Lucca - Aggiungere le linee: Genova Br.-Spezia; Spezia-Spezia Porto.

Circoscrizione Officine di Torino: - Aggiungere le linee: Ventimiglia-Genova Br. (e); Ventimiglia-Airole; Savona-Savona Porto; Genova-Acqui (e); Genova-Ronco (e); Genova-Busalla (e).

Ordine di servizio n. 125.

Apertura all'esercizio della nuova stazione di Busto Arsizio

Dal giorno 19 ottobre 1924, verranno aperte all'esercizio la deviazione della linea Rho-Gallarate-Arona tra le stazioni di Legnano e di Gallarate, nonchè la nuova stazione di Busto Arsizio, in sostituzione dell'attuale.

Di conseguenza i treni delle linee:

Milano-Domodossola
Milano-Varese P. Ceresio
Milano-Gallarate-Luino

---

nel percorrere il tratto tra Legnano e Gallarate passeranno per detta deviazione, toccando la nuova stazione ed abbandonando il corrispondente tratto della linea attuale.

La deviazione, a doppio binario, incomincia al Km. 15 + 421 della attuale linea Rho-Gallarate-Arona e termina al Km. 20 + 950 della linea stessa corrispondente al Km. 20 + 444 secondo il nuovo tracciato.

I binari di corsa della deviazione sono armati con materiali del mod. R. A. 365, con rotaie da m. 12 su 17 appoggi per il binario dei treni dispari e con materiale del modello 1° tipo riformato, con rotaie da m. 12 su 17 appoggi, per il binario dei treni pari.

La deviazione, lunga complessivamente m. 5023, ossia m. 506 in meno del tracciato attuale, si sviluppa per metri 4255 in rettilineo e per m. 768 in curva con raggio minimo di m. 1000; ha due tratti in orizzontale lunghi complessivamente m. 1606; gli altri sono in ascesa verso Gallarate, con pendenze diverse e con un massimo del 6 per mille.

Il fabbricato viaggiatori della nuova stazione di Busto Arsizio trovasi al Km. 17 + 821 e dista da quelli di Gallarate e di Legnano rispettivamente m. 4570 e m. 7223.

La deviazione ha un passaggio a livello al Km. 15 + 659 munito di sbarre manovrabili a distanza, sei sottopassaggi ai Km. 16 + 198, 16 + 701, 16 + 828, 17 + 074, 17 + 343 e 17 + 759 ed un cavalcavia al Km. 19 + 114.

Lungo la deviazione esistono tre case cantoniere, ai Km. 16 + 090, 17 + 101 e 19 + 609 e tre posti di blocco dei quali uno in piena linea al Km. 15 + 670, gli altri due nella nuova stazione di Busto Arsizio ai Km. 17 + 971 e 18 + 945.

Questi tre posti di blocco saranno distinti rispettivamente con i numeri 14, 15 e 15-*bis*, e con la loro attivazione, che avverrà contemporaneamente all'apertura all'esercizio della nuova stazione, verranno soppressi gli attuali posti di blocco n. 14 al K. 15 + 690 dell'attuale linea e n. 15 nell'attuale stazione.

La nuova stazione ha le punte degli scambi estremi ai Km. 17 + 330 e 19 + 095 ed è dotata dei seguenti impianti:

1° fabbricato viaggiatori alla sinistra della linea nel senso da Rho a Gallarate, a 17 assi ed a due piani, con locali — al piano terreno — per i servizi viaggiatori, bagagli e G. V. e per i servizi accessori e con alloggi al piano superiore;

2° due binari di corsa (2ª e 3ª linea);

3° due binari per il ricevimento dei treni che hanno fermata alla stazione (3ª e 4ª linea), di lunghezza utile di m. 550 e 560;

4° un binario di circolazione (1ª linea), dei treni merci che debbono eseguire operazioni allo scalo, il quale immette in un fascio di binari per treni merci, costituito per ora da due soli binari, l'uno di lunghezza utile di m. 750 per gli arrivi da tutte le direzioni e per le partenze verso Milano; l'altro, di lunghezza utile di m. 800, per gli arrivi da Milano e per le partenze verso tutte le direzioni. A quest'ultimo binario si allacciano quelli dello scalo merci;

5° magazzino merci, con superficie utile di mq. 730, fronte di accosto per 10 carri, piano caricatore coperto, con superficie di mq. 490 e fronte di accosto per 5 carri, piano caricatore scoperto, con superficie di mq. 510 e fronte di accosto per 8 carri;

6° tre binari per l'accosto al magazzino merci, al piano caricatore coperto ed al piano caricatore scoperto ed un binario per il carico di testa;

7° tre piazzali per il carico e scarico diretto delle merci, serviti da 12 binari di lunghezza utile complessiva di m. 178;

8° quattro binari di deposito carri nello scalo merci, di lunghezza utile complessiva di m. 480;

9° fabbricato ad un sol piano per gli uffici merci;

10° un binario tronco, lato Gallarate, allacciato al secondo binario del fascio merci;

11° un'asta di manovra lato Rho, della lunghezza di m. 306, allacciata alla 1ª linea;

12° due stadere a ponte da tonnellate 40;

13° una grue da pesi da tonnellate 6;

14° una colonna idraulica per locomotive di manovra, con rifornitore in cemento armato della capacità di mc. 50;

15° una sagoma limite;

16° dodici idranti per servizio d'estinzione incendi, tanto presso il fabbricato viaggiatori, quanto nel piazzale merci;

17° apparati centrali.

La manovra dei segnali e degli scambi interessanti i binari di corsa e l'ingresso al fascio merci viene eseguita mediante apparati centrali elettrici collocati in due cabine.

La cabina *A*, (posto di blocco n. 15-*bis*) al Km. 18 + 945 manovra gli scambi ed i segnali verso Gallarate; la cabina *B*, (posto di blocco n. 15 al Km. 17 + 971, manovra gli scambi lato Milano e quelli del fabbricato viaggiatori, verso la cabina *A*.

Tutti gli scambi manovrati dalle cabine sono immobilizzati elettricamente durante il transito dei veicoli; quelli che vengono incontrati di punta sui binari di corsa sono anche assicurati in ciascuna delle loro posizioni.

18° impianti di segnalamento:

Per i treni dispari:

segnale di avviso a distanza a sbalzo, progressiva Km. 20 + 095;

segnale di protezione progressiva Km. 19 + 295 per l'ingresso al fascio merci, a sbalzo, a due ordini di ali di 1ª categoria, con ala di avviso accoppiata a quella superiore; distanza di tale segnale dallo scambio estremo, metri 200;

segnale di protezione progressiva Km. 18 + 316) per i binari al fabbricato viaggiatori a piantana diritta, ad un'ala di 1ª categoria, con ala di avviso accoppiata: distanza dalla scambio che dal binario di corsa immette in 4ª linea, m. 200;

segnale di partenza verso Milano dalle linee 1ª, 4ª e 5ª, a piantana diritta, progressiva Km. 17 + 571.

Tutti i segnali anzidetti si trovano alla sinistra dei treni ai quali comandano, ad eccezione di quello di partenza, il quale trovasi fra la 3ª e la 4ª linea e quindi è a destra dei treni che percorrono la 4ª e la 5ª linea, a sinistra di quelli che percorrono la 1ª.

Per i treni pari:

segnale di avviso a distanza, a sbalzo, progressiva Km. 16 + 570;

segnale di protezione (progressiva Km. 17 + 770) per i binari al fabbricato viaggiatori, a sbalzo, a due ordini di ali di 1ª categoria, con ala di avviso accoppiata a quella inferiore; distanza di detto segnale dalla traversa limite estrema m. 200;

segnale di partenza dal fabbricato viaggiatori verso la cabina *A*, con ala di avviso accoppiata, a piantana diritta, progressiva Km. 18 — 001;

segnale di partenza dalla cabina *A*, verso Gallarate, a piantana diritta, progressiva Km. 18 + 865;

segnale di partenza dal fascio merci verso Gallarate, a piantana diritta.

Tutti i segnali anzidetti si trovano alla sinistra dei treni ai quali comandano.

Oltre ai segnali descritti trovansi in opera i dischetti bassi per comandare alle manovre e, unitamente ai segnali di partenza, alle partenze dei treni.

Per l'apertura dei segnali di protezione vengono accordati dall'Ufficio Movimento consensi alle due cabine, distinti per direzione e per linea.

Tali segnali vengono controllati, oltre che nelle cabine, anche al fabbricato viaggiatori mediante indicatori elettrici e suonerie.

Nella cabina *B*, per il controllo degli scambi verso Milano, esiste un quadro elettrico luminoso che indica la posizione degli scambi e la loro occupazione.

Tra le due cabine la circolazione sui binari di corsa vienee protetta mediante il blocco assoluto.

Il nuovo posto di blocco n. 14 (Km. 15 + 670 della deviazione) è fornito dei seguenti segnali: Per i treni dispari un segnale di avviso alla progressiva Km. 16 + 452; un segnale di 1ª categoria alla progressiva Km. 15 + 635. Per i treni pari: un segnale di avviso alla progressiva Km. 15 + 001; un segnale di 1ª categoria alla progressiva Km. 15 + 747.

Sono elettrificati con terza rotaia i due binari di corsa in piena linea e le linee 2ª, 3ª, 4ª e 5ª.

L'ufficio telegrafico della nuova stazione è incluso nei circuiti 4275, 4154 e 4208 ed è allacciato coll'ufficio governativo mediante il circuito 5688.

La nuova stazione è abilitata agli stessi servizi dell'attuale.

Nel prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni delle F. S., volume 1°, edizione giugno 1914, a pag. 16, di contro al nome della stazione di Busto Arsizio, nella colonna 18, occorre modificare da 30 a 40 la indicazione della portata, in tonnellate, della bilancia a ponte.

Per il momento nessuna variazione è da apportarsi alle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Circolare N. 63.

Radiazione dal parco F. S. di un carro serbatoio di proprietà privata.

Il carro serbatoio privato Mv 924063, di proprietà dell'Unione italiana vini di Milano, è stato radiato dal nostro parco veicoli.

Detto carro dovrà essere cancellato a pag. 176 dell'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco F. S. (edizione 1921).

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Il direttore generale
ODDONE.

Circolare N. 8[V]

Ricerca veicoli.

Occorre ricercare i veicoli elencati nell'allegato alla presente circolare.

Di fianco a ciascun numero di servizio dei veicoli medesimi è indicato l'ufficio che ne ha chiesta la ricerca, il motivo per cui rendesi necessaria la ricerca stessa e la località ove il veicolo rintracciato deve essere inviato o trattenuto.

I. — Le ricerche devono farsi per tre giorni consecutivi e precisamente **il 5, 6 e 7 novembre:**

a) *dagli agenti del Servizio Movimento e Traffico;* nei recinti delle stazioni e loro adiacenze; nei parchi di deposito di veicoli vuoti o riparandi; negli stabilimenti raccordati, compresi i depositi locomotive, i depositi combustibili, le cave, ecc.;

b) *dagli agenti del Servizio Materiale e Trazione;* nelle squadre di rialzo, nelle officine del materiale mobile; nei parchi annessi alle officine medesime e nei parchi riparandi in consegna al Servizio Materiale e Trazione.

Le stazioni a contatto con ferrovie estere accerteranno inoltre se fra i veicoli di ritorno dall'estero dall'8 al 18 novembre ve ne siano di quelli compresi nell'Allegato alla presente circolare; quelle a contatto con le ferrovie secondarie italiane faranno analogo accertamento pei veicoli di ritorno sulla rete F. S. nei giorni dall'8 al 18 novembre.

II. — Ad ogni veicolo rintracciato, le stazioni applicheranno, ad ambo i lati, l'etichetta V-57 od altro corrispondente cartellino, scrivendovi sopra, a caratteri ben chiari e marcati, il motivo pel quale il veicolo è stato etichettato.

III. — I veicoli *vuoti* vengono trattenuti nella località ove furono rintracciati oppure inviati in squadra, in officina, od in altra località designata, a seconda delle indicazioni che, a fianco di ciascun veicolo, risultano nell'allegato della presente.

IV. — I veicoli *carichi*, appena rintracciati, vengono etichettati ed inoltrati alla stazione destinataria del trasporto.

La stazione che etichetta il veicolo ha però l'obbligo di segnalare telegraficamente alla stazione destinataria gli estremi del veicolo stesso e quelli d'inoltro. Quest'ultima, alla sua volta, si regola, dopo reso libero il veicolo, come al punto III.

Qualora si tratti di veicoli che non possono viaggiare, la stazione ne dà annunzio telegrafico alla propria Sezione Movimento e Traffico, la quale provvederà alle pratiche relative.

V. — La stazione, la squadra e l'officina che etichetta un veicolo deve darne notizia telegrafica all'*Ufficio per conto del quale è stata fatta la ricerca ed alla Sezione Movimento e Traffico*, facendo riferimento alla presente circolare ed indicando se il veicolo sia stato trattenuto oppure gli estremi d'invio altrove.

Le Sezioni Movimento e Traffico a loro volta rimetteranno al Servizio Movimento e Traffico ed al Servizio Materiale e Trazione **non oltre il 30 novembre** un elenco per numero di servizio di tutti i veicoli rintracciati nelle stazioni, nelle Squadre di rialzo e nelle officine della propria circoscrizione.

Le officine e le Squadre di rialzo nelle quali viene rintracciato od inoltrato il veicolo per la verifica del rodiggio devono rimettere senz'altro il prospetto relativo alle sale montate, boccole e scartamento dei parasale direttamente al Servizio Materiale e Trazione come da lettera Circolare T. V. 612/85 o 1/612/14/2 dell'8 marzo 1923.

Qualora le dimensioni dei fuselli delle sale montate risultassero in relazione alla portata massima più la tara del carro (come dalla tabella annessa alla lettera Circolare V. 2/27839/21292 del 16 luglio 1923) *restituiranno il veicolo alla circolazione, sempre rimettendo al Servizio il citato prospetto.*

Le Officine F. S. nelle quali viene rintracciato o inoltrato il veicolo per la verifica della coloritura esterna della cassa, dovranno rimettere senz'altro al Servizio Materiale e Trazione un particolareggiato rapporto sul comportamento dei due sistemi di coloritura in confronto fra loro, (sistema F. S. nella metà destra di ciascuna parete guardando il veicolo dall'esterno, nuovo sistema nella metà sinistra), attendendo

il benestare del predetto servizio prima di rimettere il veicolo in circolazione.

Richiamo sulla presente circolare tutta l'attenzione dei Capi stazione e dei dirigenti le Officine e le Squadre di rialzo, onde spieghino la massima diligenza nell'organizzare e sorvegliare il lavoro di ricerche, essendo nell'interesse dell'esercizio, necessario che le ricerche medesime diano esito positivo in modo che tutti i veicoli elencati nell'Allegato vengano rintracciati.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 32, 40, 41, 42, 44 *e* 45.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Allegato alla Circolare N. 8v-1924.

Marca dell'amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concetramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca

Carrozze.

Marca dell'amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concetramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	9 120	Stazione in cui si trova	Servizio Materiale e Trazione	Carrozza cellulare demolenda
»	18 605	Prossima Officina	»	Esperimento coloritura
»	27 035	»	»	»
»	27 134	»	»	»
»	29 168	»	»	»
»	41 695	»	»	»
»	42 562	»	»	»
»	43 440	»	»	»
»	66 031	Bari	Sezione Movimento Bari	Rinvio in residenza
»	66 033	»	»	»
»	66 035	»	»	»
»	66 038	»	»	»
»	66 043	»	»	»
»	66 046	»	»	»
»	66 051	»	»	»
»	66 056	»	»	»
»	66 057	»	»	»
»	66 058	»	»	»

Bagagliai.

Marca dell'amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concetramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	69 897	Roma Termini	Sezione Movimento Roma	Servizio

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca

Carri.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F.S. (Sud)	30 861	Stazione in cui si trova	Servizio Materiale e Trazione	A disposizione
F. S.	120 576	Prossima Officina	»	Verifica imperiale
»	124 704	»	»	Rettifica portata
»	157 232	»	»	Verifica coloritura
»	159 939	»	»	»
»	166 654	Stazione in cui si trova	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	A disposizione
»	167 348	Prossima Officina	Servizio Materiale e Trazione	Verifica coloritura
»	168 293	»	»	»
»	177 894	Prossima Officina	Servizio Materiale e Trazione	Verifica imperiale
»	233 195	»	»	»
»	233 967	»	»	Verifica coloritura
»	425 352	»	»	»
»	426 124	»	»	»
»	450 389	»	»	»
»	460 306	»	»	»
»	460 925	»	»	»
»	465 116	»	»	»
»	466 597	Officina F. S. Firenze	»	»
»	467 337	Prossima Officina	»	»
»	469 121	»	»	»
»	479 993	»	»	»
»	486 703	»	»	»
»	520 124	Castellamare Adr.	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzato trasporto acqua Servizio Lavori

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concetramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
»	520 172	Foggia	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzato trasporto acqua Servizio Lavori
»	520 267	Palermo	»	»
»	520 301	Popoli	»	»
»	520 338	Palermo	»	»
F. S.	520 413	Monte S. Biagio	»	»
»	530 068	Civitavecchia	»	In consegna Agenzia Marittima Civitavecchia
»	550 168	Palermo	»	Specializzato trasporto acqua Servizio Lavori
»	550 495	Cisterna	»	»
F. S. | P |	905 009	Stazione in cui si trova	Servizio Materiale e Trazione	Modifiche
»	963 613	»	»	»
F. S.	7 100 013	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione trasporto merci deperibili con treni viaggiatori
»	7 100 016	»	»	»
»	7 100 026	»	»	»
»	7 100 040	»	»	»
»	7 100 050	»	»	»
»	7 100 060	»	»	»
»	7 100 246	»	»	»
»	7 100 300	»	»	»
»	7 100 406	»	»	»
»	7 100 429	»	»	»
»	7 100 439	»	»	»
»	7 100 614	»	»	»
»	7 100 947	»	»	»
»	7 100 982	»	»	»
»	7 101 006	»	»	»

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concetramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	7 101 096	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione trasporto merci deperibili con treni viaggiatori
»	7 101 213	»	»	»
»	7 101 223	»	»	»
»	7 101 372	»	»	»
»	7 101 665	»	»	»
»	7 101 703	»	»	»
»	7 102 234	»	»	»
»	7 102 421	»	»	»
»	7 102 445	»	»	»
»	7 102 448	»	»	»
»	7 102 788	»	»	»
»	7 103 091	»	»	»
»	7 103 135	»	»	»
»	7 103 141	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 103 214	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione trasporto merci deperibili con treni viaggiatori
»	7 103 277	»	»	»
»	7 103 281	»	»	»
»	7 103 485	»	»	»
»	7 103 492	»	»	»
»	7 103 6[illegible]0[illegible]	»	»	»
»	7 103 701	»	»	»
»	7 103 926	Stazione in cui si trova	»	A disposizione

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	7 103 946	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione trasporto merci deperibili treni viaggiatori
»	7 104 015	»	»	»
»	7 104 042	»	»	»
»	7 104 058	»	»	»
»	7 104 059	»	»	»
»	7 104 073	»	»	»
»	7 104 221	»	»	»
»	7 104 453	»	»	»
»	7 104 899	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 104 952	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione trasporto merci deperibili con treni viaggiatori
»	7 105 017	»	»	»
»	7 105 027	»	»	»
»	7 105 059	»	»	»
»	7 105 064	»	»	»
»	7 105 065	»	»	»
»	7 105 099	»	»	»
»	7 105 452	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 105 479	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione trasporto merci deperibili con treni viaggiatori
»	7 105 573	»	»	»
»	7 105 741	»	»	»
»	7 106 014	»	»	»
»	7 106 039	»	»	»

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	7 106 053	Padova Campo di Marte	Ufficio circolazione veicoli Roma	Specializzazione trasporto merci deperibili treni viaggiatori.
»	7 106 073	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 106 225	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione trasporto merci deperibili con treni viaggiatori
»	7 106 624	»	»	»
»	7 106 762	»	»	»
»	7 106 907	»	»	»
»	7 107 110	»	»	»
»	7 107 719	»	»	»
»	7 107 735	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 107 736	»	»	»
»	7 107 753	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione trasporto merci deperibili con treni viaggiatori
»	7 107 907	»	»	»
»	7 203 014	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 203 537	»	»	»
»	7 203 900	Stazione in cui si trova	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	A disposizione
»	7 300 316	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 301 108	Stazione in cui si trova	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	A disposizione
»	7 400 526	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concetromento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	7 400 858	Prossima officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 400 898	»	»	»
»	7 401 257	Stazione in cui si trova	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	A disposizione
»	7 401 649	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 402 609	»	»	«
»	7 403 295	»	»	»
»	7 403 453	»	»	»
»	7 403 466	»	»	»
»	7 403 892	»	»	»
«	7 404 001	»	»	»
»	7 404 784	»	»	»
»	7 405 157	»	»	»
»	7 405 333	»	»	»
»	7 405 505	»	»	»
»	7 405 520	»	»	»
»	7 405 762	»	»	»
»	7 405 983	»	»	»
»	7 501 030	»	»	»
»	7 600 140	Stazione in cui si trova	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	A disposizione
»	7 600 643	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 650 003	»	»	»

Comunicazioni :

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Costruzione di una pensilina di ferro sul primo marciapiede intermedio della Stazione di Asti	L. P.	Ore 12 15 ottobre 1924	160.000	Sezione Lavori Alessandria
Costruzione di un magazzino merci a P. V. e completamento e sistemazione del rilevato del piazzale corrispondente nella Stazione di Napoli Centrale	L. P.	Ore 11 15 ottobre 1924	850.000	Sezione Lavori Napoli
Costruzione di una platea per lavaggio carri bestiame nella Stazione di Palermo C.le	C. fiduciario	Ore 24 15 ottobre 1924	14.500	Servizio Lavori Palermo
Impianto della condotta di acqua tra S. Caterina Xirbi e Imera per l'acquedotto delle Madonie	C. fiduciario	Ore 24 20 ottobre 1924	49.000	Sezione Lavori Palermo
Manutenzione totalitaria dell'armamento nelle Stazioni di Savona e Vado L. e relative linee di accesso	L. P.	Ore 18 21 ottobre 1924	180.000	Sezione Lavori Torino Sud
Sgombro neve nell'invernata 1924-25 nella Stazione di Bologna	L. P.	Ore 12 23 ottobre 1924	200.000	Sezione Lavori Bologna

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Manutenzione dell'armamento della sede stradale della linea Foggia-Manfredonia	L. P.	Ore 11,30 25 ottobre 1924	175.000	Servizio Lavori Foggia
Costruzione di un dormitorio per il personale viaggiante a Cassino	L. P.	Ore 12 25 ottobre 1924	285.000	Sezione Lavori Roma Sud
Costruzione e posa in opera di una travata metallica al ponte sul fiume Fortore al Km. 446+316 tra le Stazioni di Chieuti Serracapriola e Ripalta	L. P.	Ore 12 27 ottobre 1924	691.700	Sezione Lavori Castellam. Ad.
Rinnovamento binario treni dispari fra le Stazioni di Montebello V.no e Lerino linea Milano e Venezia	L. P.	Ore 12 15 ottobre 1924	220.000	Sezione Lavori Verona
Lavori di consolidamento della frana tra i Kilometri 112+040/175 e per la difesa della costa al piede dalle corrosioni dell'Ofanto (Avellino-Rocchetta)	L. P.	Ore 10 30 ottobre 1924	105.000	Sezione Lavori Salerno
Costruzione Magazzino merci e fabbricato uffici pel servizio P. V. in Stazione di Verona P. N.	L. P.	Ore 12 15 novembre 1924	1.200.000	Sezione Lavori Verona
Lavori relativi alle opere inerenti al sopralzo del secondo piano ed al completamento del fabbricato uffici della nuova Dogana annessa allo scalo merci P. V. a Milano Via Farini	L. P.	Ore 15 28 ottobre 1924	730.000	Sezione Lavori Speciale Milano

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Esecuzione delle opere inerenti alla sistemazione della uscita della nuova Dogana annessa allo Scalo Merci a P. V. di Via Farini a Milano (Tettoia centrale e due piccoli fabbricati uguali fra loro e simmetrici rispetto alla uscita stessa)	L. P.	Ore 16,30 28 ottobre 1924	165.000	Sezione Lavori Speciale Milano
Costruzione di un padiglione ad uso di magazzino in Stazione di Grassano-Garagnano	L. P.	Ore 11,30 30 ottobre 1924	16.500	Sezione Lavori Foggia

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
Kg.	8000	Olio chimico emulsionabile	T. P.	15-10-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
N.°	68.000	Fibbie portacavi	L. P.	21-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.
—	—	Tubi tipo Bergmam ed accessori	T. P.	25-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	2000	Barre per ganasce in acciaio laminato del profilo G. m. 18	T. P.	12-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	50	Voltimetri tascabili da 6 a 15 volts	T. P.	16-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.
—	—	Ganasce e piastre d'armamento di marche diverse	L. P.	18-10-1924	S. A. Ufficio 3°
—	—	Cavi sottopiombo per impianti d'illuminazione elettrica	L. P.	21-10-1924	S. A. Ufficio 3°

Il Direttore Generale:
ODDONE.

SENTENZA

Cause dipendenti dal trasporto - Inapplicabilità del foro erariale.

Per il combinato disposto degli articoli 15 e 19 del R. decreto 30 dicembre 1923 n. 2828, in relazione agli articoli 1 e 2 del R. decreto 13 gennaio 1924, n. 9, nelle vertenze relative al contratto di trasporto di persone e di cose, nelle quali la rappresentanza e la difesa all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è affidata all'Ufficio legale dell'Amministrazione medesima, non è applicabile il principio del foro erariale *e quindi permangono le norme di diritto comune in ordine alla competenza territoriale.* (1).

TRIBUNALE NAPOLI 21 luglio, 8 agosto 1924. *Pres.* Azzariti — Simeone ved. Albanese c. Ferrovie Stato.

FATTO.

Con sentenza del Tribunale penale di Cassino, in data 18 aprile 1921 Augusto Barbieri, nella qualità di Capostazione titolare di Mignano, fu ritenuto colpevole del delitto previsto dall'art. 371 Codice penale per avere per propria imprudenza, negligenza ed inosservanza dei regolamenti ferroviari cagionata la morte di Manfredo Albanese fu Antonio nello scalo ferroviario di Mignano la sera del 5 febbraio 1920, e condannato fra l'altro al risarcimento dei danni a favore delle parti lese, costituitesi parte civile, signora Giulia Simeone fu Paolo, vedova di Antonio Albanese tanto in nome proprio che quale madre e legittima rappresentante dei figli minori Rosilde, Miledina, Ines, Amore, Amalia e Pericle Albanese fu Antonio e i signori Adelchi, Arduino ed Elvio Albanese fu Antonio. I predetti Simeone ed Albanese, ammessi al Gratuito patrocinio con deliberazione della Com-

(1) Conforme sentenza Tribunale Treviso 24 luglio 1924, Boll. Uff. 1924, IV-113.

missione presso il Tribunale di Cassino in data 12 dicembre 1922, in virtù di detta sentenza avente autorità di giudicato, convenivano davanti il Tribunale di Cassino il predetto Barbieri residente in Baronelli, ed il sig. Aurelio Masserizi in rappresentanza delle Ferrovie dello Stato, quale Direttore Compartimentale di Napoli, per farli condannare, con sentenza munita di clausola di provvisoria esecuzione, al pagamento in solido della somma di L. 163,337 così distinte: L. 3337 per spese nel procedimento e per compenso pagato al difensore e L. 160,000 per rimborso di danni materiali e morali, nonchè, sempre in solido, alle spese del giudizio e compenso.

Il Tribunale di Cassino, per difetto di legalizzazione ad alcuni documenti, prodotti dagli istanti, dichiarò non trovar luogo a deliberare sull'istanza della Simeone e degli Albanesi.

Con citazione notificata il 25 aprile 1924 al sig. Vittorio Mazzier, Direttore Compartimentale delle Ferrovie dello Stato in Napoli, ed il 3 e 20 maggio successivo nei riguardi del capostazione Barbieri, residente in Melano Bastia, gli attori riproducevano il giudizio innanzi a questo Tribunale, competente per la istituzione del Foro Erariale. E' da aggiungere che con atto del 4 luglio 1924 l'istanza veniva riassunta in persona del comm. Silvio Garbini, nuovo capo del Compartimento ferroviario di Napoli. All'udienza del 14 detto mese la causa veniva assegnata a sentenza in contumacia del capo stazione Barbieri, i procuratori delle parti conclusero nei modi sopra trascritti.

DIRITTO.

L'eccezione d'incompetenza territoriale, avanzata dalle Ferrovie dello Stato, è fondata nel combinato disposto degli articoli 15 e 19 del R. decreto 30 dicembre 1923, n. 2828 in relazione all'art. 3 del R. decreto 13 gennaio 1923, n. 9, si rileva dalle citate disposizioni che le cause derivanti dal trasporto delle persone e delle cose sono attribuite agli uffici legali costituiti presso l'Amministrazione ferroviaria, mentre tutte le altre vertenze interessanti detta Amministrazione sono affidate alla Regia Avvocatura Erariale.

Nella specie non può dubitarsi che nei rapporti delle Ferrovie, che furono estranee al giudizio penale, si tratti di azione dipendente dal trasporto, per vero il ragazzo Manfredo Albanese nella sera del febbraio 1920, come del resto in tutte le altre sere, ritornava in treno da Cassino, dove si

recava giornalmente a scuola, e disceso alla stazione di arrivo, Mignano, nell'attraversare il binario, per raggiungere l'uscita, venne investito da altro treno, fatto inoltrare dal Barbieri, contrariamente alle disposizioni regolamentari. Il viaggiatore Albanese, oltrechè durante il percorso, aveva diritto ad essere tutelato nella sua incolumità e sicurezza personale anche nell'ambito dello spiazzale interno delle Ferrovie che necessariamente doveva attraversare per compiere il viaggio e la cui rigorosa vigilanza rientra nelle attribuzioni del personale di stazione. Nei rapporti delle Ferrovie si versa perciò in tema di colpa contrattuale derivante dal trasporto e le norme di competenza sono quelle ordinarie, dettate dall'art. 430 cap. I del Codice di procedura penale, per le quali la domanda della liquidazione dei danni, in conseguenza di un giudicato penale, è proposta davanti il giudice civile competente in 1° grado per valore sul luogo dove fu trattato in prima cognizione il giudizio penale, e che nella specie risulta essere il Tribunale di Cassino. I provvedimenti sulle spese vanno rinviati alla decisione sul merito.

Per tali motivi il Tribunale, uditi i procuratori delle parti ed in contumacia il Barbieri Augusto, definitivamente pronunziando sulla istanza della signora Giulia Simeone, fu Paolo, nella qualità come dagli atti e di Adelchi, Arduino ed Elvio Albanese, proposta con gli atti del 25 aprile, 3 e 20 maggio 1924 contro il suddetto Barbieri e le Ferrovie dello Stato in persona del Capo Compartimento di Napoli sig. Silvio Garbini, dichiara la propria incompetenza territoriale e rinvia le spese al merito.

Anno XVII - N. 42

16 Ottobre 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2555) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Regio decreto-legge 4 *settembre* 1924, *n.* 1356, *contenente l'autorizzazione di spesa per costruzione di case nelle località colpite dai terremoti, ed istituzione di un Ispettorato generale dei servizi speciali nel Ministero dei lavori pubblici* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il testo unico delle disposizioni di legge emanate in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908, approvato con decreto Luogotenenziale 19 agosto 1917, n. 1399; la legge 1° aprile 1915, n. 476; i decreti Luogotenenziali 27 agosto 1916, n. 1056; e 22 dicembre 1918, n. 2080; e i Regi decreti 8 luglio 1919, n. 1384, e 23 settembre 1920, n. 1315, e le successive disposizioni riguardanti i terremoti calabro-siculo, marsicano, tosco-romagnolo ed emiliani;

Visto l'art. 1 del R. decreto 9 marzo 1924, n. 494;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Presidente del Consiglio dei Ministri e con i Ministri Segretari di Stato per l'interno e per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' autorizzata la spesa di 525,000,000 di lire per la costruzione di case economiche e popolari e per abitazione dei funzionari dello Stato nei Comuni indicati nella tabella prima allegata al testo unico 19 agosto 1917, n. 1399.

Alla spesa stessa sarà provveduto mediante iscrizione negli stati di previsione del Ministero dei lavori pubblici della somma di 35,000,000 per ciascuno degli esercizi dal 1924-25 al 1938-39, restando di uguale somma aumentato il contributo consolidato concesso a beneficio delle regioni danneggiate dal terremoto con l'art. 10 del citato testo unico, successivamente modificato con l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 3 maggio 1920, n. 545, con l'art. 5 della legge 20 ago-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* dell'11 settembre 1924, n. 214.

sto 1921, n. 1178, e con l'art. 1 del R. decreto 10 settembre 1923, n. 2220.

Con decreto del Ministro per le finanze sarà all'uopo istituito apposito articolo al capitolo n. 121 dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio in corso e corrispondenti per gli esercizi successivi, e l'assegnazione relativa, come quelle da iscriversi fino a tutto l'esercizio 1927-28, dovrà considerarsi all'infuori dei limiti di spesa, stabiliti con l'art. 1 del R. decreto 3 maggio 1923, n. 1285, fermo però l'ammontare massimo dei pagamenti di cui all'art. 4 del decreto stesso.

Art. 2.

Per la più rapida costruzione di case economiche in Messina, la Cassa depositi e prestiti è autorizzata ad anticipare al Ministero dei lavori pubblici la somma di L. 25,000,000, con ammortamento in venti annualità, comprensive del capitale e dell'interesse al saggio del 4 %.

Art. 3.

La somministrazione del mutuo sarà fatta dalla Cassa depositi e prestiti in relazione all'avanzamento dei lavori, e su richiesta del Ministero dei lavori pubblici, colle modalità da indicarsi nella richiesta stessa.

Il pagamento delle annualità di ammortamento sarà eseguito dal Ministero dei lavori pubblici, a favore della Cassa mutuante entro il 25 del mese di giugno di ciascun anno, a cominciare dal 1925.

Alla relativa spesa si farà fronte con il fondo indicato all'art. 1 del presente decreto.

Art. 4.

Con decreto Reale, su proposta del Ministro per le finanze, di concerto con quelli per l'interno e per i lavori pubblici, saranno emanate le norme per facilitare:

a) la ricostruzione e la riparazione di case per conto di privati;

b) l'esecuzione di opere edilizie d'interesse comunale, provinciale o di altri enti.

Art. 5.

Le case economiche e popolari sono costruite nei Comuni e secondo il fabbisogno determinati dal Ministero dei lavori pubblici.

L'assegnazione in uso od in proprietà degli alloggi costruiti è fatta secondo le norme contenute negli articoli seguenti.

Art. 6.

Le case economiche e popolari saranno assegnate alle persone rimaste senza tetto a seguito del terremoto, e tuttora ricoverate in baracca, purchè residenti nel Comune all'epoca del terremoto e non abbiano titolo a mutui di favore o a contributi governativi.

Si considerano come aventi titolo a mutuo o a contributo, agli effetti delle presenti disposizioni, anche coloro che abbiano ceduto o comunque alienato i loro diritti.

A cura della Giunta municipale saranno compilati gli elenchi, da rivedersi dalla Prefettura, delle persone residenti in ciascun Comune alle quali occorra fornire l'alloggio, a norma del presente articolo.

Per la città di Messina possono essere iscritti negli elenchi anche coloro che nel 1917 risultavano già ricoverati in baracche.

Gli elenchi saranno sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, previa pubblicazione per 15 giorni consecutivi all'albo del Comune, e saranno riveduti a periodi non eccedenti il biennio.

Contro i provvedimenti del Ministero dei lavori pubblici non è ammesso alcun gravame.

Art. 7.

Le case costruite sono assegnate alle persone indicate negli elenchi, sentita la Commissione locale, di cui all'art. 3 del R. decreto 22 aprile 1923, n. 1593, ed il Prefetto.

L'assegnazione è fatta, di regola, in proprietà all'assegnatario, il quale sarà tenuto al pagamento del prezzo della misura che sarà stabilita dal Ministero dei lavori pubblici, secondo le norme dell'art. 21 del testo unico 30 novembre 1919, n. 2318, delle leggi per le case popolari, restando fissata nell'1 % il tasso dell'interesse per l'ammortamento del debito.

Quando le condizioni economiche dell'assegnatario non gli consentano di acquistare la proprietà della casa, pagandone il prezzo stabilito, potrà il Ministero, sentita la Commissione locale, procedere alla concessione dell'uso della casa, a norma e con gli effetti degli articoli 3 e 5 del R. decreto 22 aprile 1923, n. 1593, determinandone il canone.

La riscossione del prezzo di vendita e del canone di concessione è fatta con le norme dell'art. 4 del citato Regio decreto ed il relativo importo è versato in Tesoreria con imputazione al bilancio dell'entrata.

Art. 8.

Tutte le disposizioni contenute nel testo unico 30 novembre 1919, n. 2318, e nelle leggi successive sulle case economiche e popolari, sono estese, in quanto applicabili, alle case assegnate in proprietà a norma del presente decreto.

Art. 9.

Il R. decreto-legge 23 maggio 1924, n. 992, è abrogato.
Alla gestione del patrimonio finora amministrato dalla azienda separata dell'Unione edilizia nazionale di Messina provvede il Ministero dei lavori pubblici.

Art. 10.

Nulla è innovato per quanto riguarda le case costruite dall'Ente edilizio di Reggio Calabria, a cui il Ministero dei lavori pubblici potrà continuare a fare somministrazioni per la costruzione delle case, imputandone la spesa sul fondo di cui all'art. 1.

Art. 11.

Le disposizioni dell'art. 6 del R. decreto 22 aprile 1923, n. 1593, relative all'acquisto di case economiche e popolari, mediante cessione del contributo diretto o del concorso dello stato nel mutuo, potranno applicarsi soltanto per le case che resteranno disponibili dopo l'assegnazione a tutti gli aventi diritto, a norma dei precedenti articoli.
Potrà tuttavia consentirsi tale acquisto, anche all'infuori del detto limite, ai proprietari di edifici o di parte di edifici danneggiati o distrutti, aventi un reddito imponibile non superiore a L. 200.

Art. 12.

Il Ministero dei lavori pubblici prenderà in consegna tutte le case economiche e popolari e per impiegati costruite od in costruzione a cura dello Stato e dell'Unione edilizia nazionale nelle località colpite da terremoti e finora non cedute ai Comuni, e ne curerà la ultimazione e la gestione con le norme del presente decreto.

Per le case già date in affitto, l'uso sarà conservato agli attuali utenti, i quali potranno ottenere l'assegnazione in proprietà soltanto quando si trovino nelle condizioni previste dagli articoli 6 e 11 del presente decreto.

Non potranno essere alienate le case costruite in Messina con i fondi di cui alla lettera *C*) dell'art. 17 del testo unico 19 agosto 1917, n. 1399.

Art. 13.

Presso il Ministero dei lavori pubblici è istituito un Ispettorato generale denominato « Ispettorato generale dei servizi speciali » per provvedere, in relazione alle disposizioni contenute nel presente decreto:

a) alle opere ed ai bisogni dipendenti da terremoti per conto diretto dello Stato, come delle Provincie e dei Comuni che ne facciano richieste;

b) a tutto quanto concerne l'edilizia sismica e la eventuale costruzione di case per conto di privati, in relazione al disposto dell'art. 4 del presente decreto.

Il Ministro per i lavori pubblici potrà affidare al detto Ispettorato anche altri incarichi.

In relazione a quanto precede, nel ruolo della carriera amministrativa del Ministero dei lavori pubblici di cui alla tabella n. 48 dell'allegato 2° al R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395, è aggiunto un posto di ispettore generale assegnato al grado 4°. Corrispondente variazione è introdotta nella tabella di classificazione per gradi dei personali appartenenti al gruppo *A*, di cui all'allegato 1° del decreto predetto.

Art. 14.

Il presente decreto, che andrà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 4 settembre 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — SARROCCHI — FEDERZONI — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 25 *settembre* 1924, *n.* 1477, *concernente la riforma dei servizi del Ministero dei lavori pubblici* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809, concernente la riforma dei servizi nel Ministero dei lavori pubblici;
Visto l'art. 5 del R. decreto 6 settembre 1923, n. 2125;
Visto il R. decreto 11 novembre 1923, n. 2395, recante l'ordinamento gerarchico delle Amministrazioni dello Stato;
Visto il R. decreto 4 agosto 1923, n. 1262;
Visto il R. decreto 4 settembre 1924, n. 1356;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Presidente del Consiglio dei Ministri e del Ministro per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I servizi dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici sono ripartiti nel modo seguente:
Direzione generale degli affari generali e dell'edilizia;
Direzione generale della viabilità e dei porti;
Direzione generale delle opere idrauliche e delle bonifiche;
Ispettorato generale dei servizi speciali;
Ispettorato generale per le ferrovie, tramvie ed automobili.
Con successivo decreto Reale, su proposta del Ministro per i lavori pubblici, sarà provveduto all'ordinamento interno dei servizi di ogni Direzione o Ispettorato generale, anche in deroga al R. decreto 31 dicembre 1922, n. 1809.

Art. 2.

E' istituito presso il Ministero dei lavori pubblici un Ispettorato centrale per le opere pubbliche nel Mezzogiorno e nelle Isole.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 2 ottobre 1924, n. 231.

Esso è posto alla immediata dipendenza del Ministro ed ha il compito dell'alta sorveglianza sulla esecuzione delle dette opere e sull'andamento tecnico ed amministrativo degli uffici locali, nonchè del coordinamento dei bisogni delle singole regioni.

Art. 3.

A decorrere dal 1° ottobre 1924, la tabella n. 48, allegato II al R. decreto 4 settembre 1924, n. 1356, è sostituita dalla seguente, per quanto riguarda il personale della carriera amministrativa (gruppo *A*) del Ministero dei lavori pubblici:

Grado		Numero dei posti
4°	Direttori generali	3
4°	Ispettori generali	1
5°	Ispettori centrali	3
6°	Direttori capi divisione	10
6°	Ispettori capi	5
7°	Capi sezione	28
8°	Consiglieri	31
9°	Primi capitani	56
10°	Segretari	61
11°	Vice segretari	
	Totale	198

Art. 4.

Alle Direzioni generali del Ministero possono essere aggregati, per lo studio e la trattazione delle questioni tecniche, funzionari tecnici del Genio civile, di grado non superiore all'ottavo.

Per quanto riguarda i servizi relativi alle costruzioni ferroviarie, sarà provveduto nei modi di cui all'art. 3 del R. decreto 4 agosto 1924, n. 1262.

Art. 5.

Sono abrogati gli articoli 2, 4, 7, 9, 10, 11, 12, 14, 17, 18 e 21 del R. decreto 21 dicembre 1922, n. 1809.

E' inoltre abrogato il R. decreto 23 marzo 1924, n. 485.

relativo alle attribuzioni degli ispettori superiori del Genio civile addetti alle Direzioni generali del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 6.

L'ispettore generale dei servizi speciali presso l'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, di cui al R. decreto 4 settembre 1924, n. 1356, è equiparata ai direttori generali, a tutti gli effetti.

Art. 7.

Salvo quanto dispone l'art. 3, il presente decreto entrerà in vigore dal decimo giorno successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 25 settembre 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — SARROCCHI — DE' STEFANI

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

DECRETO MINISTERIALE 14 *marzo* 1924, *riguardante riduzioni di tariffa per merci in transito per l'Italia* (1).

IL MINISTRO PER I LAVORI PUBBLICI
DI CONCERTO COL
MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;

Su proposta del Commissario straordinario per le ferrovie dello Stato;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 2 ottobre, 1924, n. 231.

Decreta:

Art. 1.

Nelle Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato, alle merci nominate nella II serie della tariffa ordinaria n. 34 P. V. sono aggiunte le seguenti:
Coprah (polpa di cocco);
Oli minerali di ogni sorta;
Residui della distillazione degli oli minerali.

Art. 2.

Il presente decreto andrà in vigore 15 giorni dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Art. 3.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 14 marzo 1924.

Il Ministro per le finanze: DE' STEFANI. *Il Ministro per i lavori pubblici*: CARNAZZA.

DECRETO MINISTERIALE 3 *ottobre* 1924, *n.* 838, *riguardante la riscossione delle somme dovute dai soci morosi di cooperative edilizie ferroviarie.*

IL MINISTRO

Visto l'art. 15 del R. decreto-legge 7 ottobre 1923, n. 2412;
Visto l'art. 1 del R. decreto 31 dicembre 1923, n. 2950, che estende alle Cooperative edilizie ferroviarie le disposizioni di cui al suddetto R. decreto-legge n. 2412;
Ritenuta la necessità di provvedere alla riscossione delle somme dovute dai soci morosi di Cooperative edilizie ferroviarie con la procedura di cui all'art. 15 del precitato R. decreto-legge n. 2412;

Decreta:

Articolo unico.

Il Capo del Servizio Ragioneria delle Ferrovie dello Stato è delegato a procedere alla riscossione delle somme dovute per mensilità d'ammortamento dai soci morosi di cooperative edilizie ferroviarie, con le norme e le sanzioni di cui all'art. 15 del R. decreto-legge 7 ottobre 1923, n. 2412.

Roma, 3 ottobre 1924.

Il Ministro

CIANO.

Errata-corrige.

L'apertura all'esercizio della nuova stazione di Busto Arsizio di cui l'ordine di servizio n. 125, pubblicato nel *Bollettino ufficiale* n. 41-1924, avrà luogo il giorno 26 ottobre c. a., anzichè il giorno 19.

COMUNICATI.

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale, si rende noto che S. E. il Ministro, con decreto in data 22 settembre 1924, ha dichiarato d'ufficio dimissionario dalla data stessa, in applicazione dell'articolo 165 punto 3° del citato Regolamento, il fuochista *Capello* Claudio (210568) per essere il detto agente rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 16 marzo 1924.

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale si rende noto che il Comitato d'Esercizio di Trieste, in data 18 settembre 1924, ha deliberato il licenziamento del frenatore in prova *Ronconi* Arturo (197148) per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 27 luglio 1924.

Ordine di servizio N. 126.

Istituzione di depositi sussidiari di oggetti di cancelleria e nuova circoscrizione del Magazzino Economato Roma.

Allo scopo di consentire, agli uffici compartimentali, il sollecito rifornimento degli oggetti di cancelleria, dichiarati urgenti, a partire dal 1° dicembre 1924, si istituiscono i seguenti depositi sussidiari:

di Milano, presso il Magazzino di Milano, per il Compartimento di Milano;

di Verona, presso il Magazzino di Verona, per i Compartimenti di Venezia e Trieste;

di Firenze, presso il Magazzino di Firenze, per il Compartimento di Firenze;

di Foggia, presso il Magazzino di Foggia, per il Compartimento di Bari.

Scorte. — A costituire la scorta degli oggetti di cancelleria, fissata per ciascun Deposito sussidiario, provvedono i competenti Magazzini Stampe, in base ad appositi elenchi, nei quali sono indicate le specie e la quantità degli oggetti.

I Magazzini Stampe che non sono in grado di spedire ai Depositi sussidiari parte degli oggetti costituenti la scorta, ne danno avviso al Reparto, che è autorizzato a provvedere all'acquisto di urgenza dei materiali medesimi, osservando le disposizioni in vigore.

Registrazioni. — I Magazzini Stampe ed i Depositi sussidiari tengono in evidenza, in apposito registro, la scorta degli oggetti di cancelleria, e ne seguono il movimento (carico e scarico).

Richieste. — Gli uffici compartimentali trasmettono direttamente al Deposito sussidiario le richieste *A.* 19 debitamente firmate, dal Capo di detti uffici, e vistate dal Capo Compartimento, se trattasi di oggetti « oltre assegno », avendo cura di completarle con la dichiarazione « urgente », e con le annotazioni « in conto assegno », od « oltre assegno ».

I depositi sussidiari, sfogate le richieste e fatte le debite scritturazioni sul registro di cui è parola, trasfettono le richieste stesse al Magazzino Stampe, il quale ne verifica la regolarità, fa le necessarie prenotazioni sul registro, e quando ne è il caso sugli assegni, e provvede all'addebito diretto con le modalità in uso.

Assegni. — Resta invariato l'attuale sistema delle somministrazioni in base agli assegni, i quali continuano ad essere sfogati dai Magazzini Stampe, alle epoche stabilite, e secondo le norme vigenti.

Reintegro delle scorte. — I depositi sussidiari cureranno che la scorta di cancelleria sia sufficiente allo sfogo delle richieste, e provvederanno a chiederne in tempo debito il reintegro al Magazzino competente.

Irregolarità nella emissione delle richieste. — I Magazzini informeranno il Servizio Approvigionamenti delle irregolarità che riscontrassero nella emissione delle richieste *A.* 19.

Nuova Circoscrizione del Magazzino Economato - Roma. — A datare dal 1° dicembre 1924, il Magazzino Economato di Roma, oltre ai servizi centrali, provvede a rifornire agli uffici del Compartimento di Roma, dei mobili ed accessori per arredamento uffici e locali, della cancelleria e degli stampati.

In relazione a quanto sopra saranno da apportare le conseguenti variazioni ai quadri *A* e *B* dell'allegato Ordine di servizio n. 392/1914.

Ordine di servizio N. 127.

Attivazione del doppio binario fra le stazioni di Ronchi Vermegliano e Redipuglia, della linea Trieste Centrale Udine.

A partire dal treno 1671 del 22 agosto 1924 è stato aperto all'esercizio il secondo binario sul tronco Ronchi Vermegliano-Redipuglia della linea Trieste Centrale-Udine.

Descrizione della linea. — Il nuovo binario è posto nella stessa sede ed a distanza regolamentare da quello esistente, del quale ha le caratteristiche planimetriche ed altimetriche.

Segnali. — Nessuna modificazione è stata apportata ai segnali di protezione delle stazioni di Redipuglia e di Ronchi Vermegliano; solo quelli di quest'ultima stazione, lato Gorizia, sono stati spostati lateralmente in modo da risultare alla sinistra dei treni ai quali comandano, rimanendo però alle stesse progressive (quello di 1ª categoria al Km. 17,190 e quello di preavviso al Km. 18,610).

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Ordine di servizio N. 6V

Viaggi dei Delegati alla Conferenza europea degli orari e delle carrozze dirette (Napoli - Novembre 1924).

In occasione della Conferenza europea degli orari e delle carrozze dirette che avrà luogo in Napoli nel novembre prossimo venturo i delegati saranno muniti di una speciale carta, la quale darà diritto alla libera circolazione in 1ª classe sulle linee della intera rete ferroviaria e di navigazione dello Stato, sulle linee delle strade ferrate secondarie Meridionali, Ferrovie Napoletane, Azienda Tramvie Comunali, Ferrovia Funicolare Vesuviana, nonchè alla riduzione del 50 % sui prezzi di passaggio per i piroscafi della Compagnia Napoletana di Navigazione.

Oltre che per il Delegato la carta è valida anche per la moglie e le figlie. Tale validità deve risultare espressamente dall'apposito spazio ove è altresì indicato il numero totale delle persone per le quali è valevole la carta, compreso il titolare.

La carta potrà essere utilizzata anche in assenza del titolare dalle persone di famiglia in essa indicate, sia congiuntamente che separatamente.

La carta in parola sarà valida unicamente per il periodo dal 1º al 30 novembre p. v. e darà diritto al trasporto gratuito di kg. 30 di bagaglio.

Detta carta è di colore verde chiaro e porta il numero progressivo, le generalità e la qualità del titolare, un timbro a secco riproducente lo stemma reale, il *fac-simile* della firma di S. E. il Ministro delle Comunicazioni, e la firma autografa o il *fac-simile* della firma dei direttori delle Amministrazioni interessate.

La carta stessa è personale, deve essere firmata dal titolare e non è valida per i treni di lusso.

Distribuito agli agenti delle classi 8, 9, 15 e 16.

Comunicazioni.

Gare, appalti, etc. per lavori e forniture

LAVORI E FONITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori relativi all'impianto di una condotta d'acqua tra Caltanisetta e S. Caterina (Acquedotto Madonie)	C. fiduciario	Ore 24 20 ottobre 1924	52.000	Sezione Lavori Palermo Via Macqueda 200
Lavori relativi alla revisione di alcuni tratti dell'armamento della linea Palermo Trapani	C. fiduciario	Ore 24 20 ottobre 1924	25.000	Idem.
Fornitura e posa in opera delle nuove travate metalliche ad un binario in due luci sul fiume Livenza al Km. 44 + 989 della linea Mestre-Portogruaro	L. P.	Ore 12 14 novembre 1924	1.078.000	Sezione Lavori Venezia Fondamenta S. Lucia, 41 p. 2°
Lavori relativi alla sistemazione della Stazione di Manoppello (1° Gruppo Lavori)	L. P.	Ore 12 30 ottobre 1924	172.000	Sezione Lavori Castellam. Adr.
Lavori relativi alla anticipata utilizzazione della nuova Galleria dei Picchi mediante suo allacciamento con l'attuale Stazione di Deiver	L. P.	Ore 11 5 novembre 1924	1.930.000	Sezione Lavori Genova
Lavori relativi alla fornitura di mc. 1000 di pietrisco sui tronchi Canicatti-Margonia e Naro-Camastra	T. P.	Ore 16 30 ottobre 1924	10.000	Esercizio Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia) Palermo

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	20	Fucine portatili, con ventilatori del peso di Kg. 50	T. P.	25-10-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
Ml.	19.000	Tela olona da cm. 100, 300 e 325	L. P.	28-10-1924	Id. Ufficio 2° Id.
N.°	15.000	Pannelli di lamiera d'acciaio dolce	L. P.	28-10-1924	Id. Ufficio 3° Id.

Il direttore generale
ODDONE.

SENTENZA

Trasporto di cose - Spedizione dall'estero - Svincolo alla stazione di confine - Rispedizione nell'interno - Piombi doganali intatti - Mancanza - Irresponsabilità del vettore.

L'Amministrazione non può essere ritenuta responsabile degli ammanchi accertati in un carro di merci proveniente dall'Estero, quando la spedizione, già svincolata alla stazione di confine e consegnata alla Ferrovia per la rispedizione nell'interno del Regno, sia giunta a destino regolarmente piombata coi piombi doganali, in modo da escludere che manomissione sia potuta avvenire durante il percorso italiano.

CORTE APPELLO DI MILANO — Sentenza 14-22 luglio 1924 (*Pres.* Raimondi - *Est.* Della Sala) - Ferrovie Stato contro Meiss.

IN DIRITTO.

Non è contestata fra le parti e ciò d'altronde risulta dal verbale di avaria in atti che il carro in questione giunse alla stazione di Como S. G., proveniente da Chiasso chiuso in un lato con un piombo della dogana francese e dall'altro due piombi della dogana italiana di Chiasso tanto che « all'arrivo non vennero elevate riserve, dato che il carro era in buone condizioni e piombatura regolare ». Posto ciò appare evidente che se un ammanco di merce ebbe a riscontrarsi questo dovrebbe avvenire prima della piombatura, perchè male si comprenderebbe come il carro fosse regolarmente piombato coi piombi della dogana francese e con quelli della dogana italiana se l'ammanco non fosse avvenuto prima della chiusura del carro con piombi. Ora se si osserva che la merce fu dalla stazione di Chiasso spedita a sè stesso a Como dalla Ditta Meiss, come risulta dalla lettera di porto in atti, prodotta dalle Ferrovie, appare evidente che nessuna responsabilità queste possono avere incontrata in ordine all'ammanco constatato. Percocchè se la Ditta Meiss dovette rispedire

da Chiasso a Como la merce che per sua dichiarazione contenuta nella lettera di porto era proveniente dal Belgio, si è perchè era stata diretta a lei o a qualche suo incaricato a Chiasso ove fu svincolata e rispedita cosicchè il trasporto dal Belgio a Chiasso, interrotto a quanto pare a Basilea, è ben distinto da quello da Chiasso a Como. Ne consegue da ciò che le Ferrovie Italiane che dal mittente ebbero in consegna la merce e non dal precedente vettore, non possono avere assunto la responsabilità del vettore stesso e che quindi non rispondono di quello che è avvenuto prima che esse abbiano stipulato con lo speditore il nuovo contratto. Ed essendo vero che per ritirare la merce la Ditta Gio. Corr. Meiss o il suo incaricato dovettero procedere alle operazioni doganali quando il carro fu dato in consegna alle Ferrovie Italiane per l'inoltro a Como, dovevano le operazioni essere già fatte e la Dogana di Chiasso aveva già dovuto mettere i suoi sigilli ,o meglio piombi, trovati più regolari all'arrivo della merce alla stazione di Como S. G.

Appare evidente da ciò che l'ammanco riscontrato a questa ultima stazione non avvenne durante il trasporto eseguito dalle Ferrovie Italiane, ma in un momento anteriore, che può essere anche quello tra lo svincolo e la rispedizione del quale le Ferrovie stesse non possono e non devono rispondere.

Nè si dica che la rispedizione della merce non fu che una operazione contabile e che le operazioni di sdoganamento alla stazione di Chiasso sono fatte in base a regolamento solo dalle Ferrovie Italiane senza l'intervento degli interessati o di terzi.

La rispedizione è evidentemente una operazione contabile per le Ferrovie quando viene dalle stesse eseguita d'ufficio ma quando il destinatario svincola la merce, sia pure senza vederla, e poi la rispedisce, le Ferrovie non possono più rispondere di quanto è avvenuto prima che esse prendano in regolare consegna la merce come non possono rispondere di quanto è avvenuto anteriormente allo svincolo del trasporto eseguito da altro vettore cessando ogni loro responsabilità con lo svincolo stesso. Ed è ovvio che le operazioni doganali vengono eseguite dalle Ferrovie quando si tratta di merce in transito, ma quando la merce viene dal destinatario ritirata e poi rispedita non vi è dubbio che tali operazioni debbono essere fatte a cura del destinatario stesso che è venuto con lo svincolo in possesso della merce, che così non è più a mani del vettore.

E se anche questo eventualmente avesse dovuto intervenire nelle operazioni di dogana, il che non si comprende ad ogni

modo come possa essere avvenuto, dato che collo svincolo i documenti passavano nelle mani del destinatario, il loro intervento non sarebbe mai stato tale da far loro assumere una responsabilità per il contratto di trasporto in seguito stipulato. Osserva poi la Ditta Gio. Corr. Meiss che malgrado il verbale di regolarità della chiusura del carro, trattandosi di trasporto internazionale avrebbe dovuto essere il carro munito di spina nella guida scorrevole dei portelli, mentre di ciò non vi è cenno in detto verbale. Ma a prescindere che il verbale di avaria col riscontrare la chiusura regolare implicitamente venne a conoscere che se tale spina era necessaria, essa doveva essere stata posta, nella specie non si tratta di trasporto internazionale ma di trasporto da Chiasso che agli effetti ferroviari è considerata come stazione, a Como S. G. e quando le disposizioni relative ai trasporti internazionali nulla hanno a che vedere circa la risoluzione della attuale controversia. Essendo poi il carro stato riscontrato al suo arrivo a Como S. G. chiuso da una parte con piombi della dogana francese e dall'altra con piombi della dogana italiana, la possibilità di una manomissione nel tragitto Chiasso-Como, se anche i piombi erano in numero minore di quelli consuetudinari, rimane in modo assoluto esclusa.

La sentenza dei primi giudici deve essere quindi totalmente riformata con la assolutoria della Amministrazione ferroviaria dell'attrice domanda.

Le spese dei due giudizi devono stare a carico della ditta Giov. Corr. Meiss. la quale rimane soccombente (art. 379 Cod. proc. civile).

Per questi motivi respinta ogni altra istanza ed eccezione.

In totale riforma della sentenza 20-29 luglio 1923 del Tribunale di Como del cui appello si tratta.

Assolve l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato dalla domanda proposta dalla ditta Giov. Corr. Meiss con la citazione 4 giugno 1921 Uff. giud. Carlo Martinoia.

Anno XVII - N. 41

30 Ottobre 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2930) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

REGIO DECRETO-LEGGE 21 *agosto* 1924, *n*. 1543, *concernente la proroga di sei mesi dei poteri del R. commissario del Consorzio autonomo per il porto di Genova e dichiarazione di pubblica utilità dei lavori per le linee ferroviarie di allacciamento delle nuove calate occidentali del porto stesso.* (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 14 agosto 1922, col quale fu sciolta la amministrazione del Consorzio autonomo per il porto di Genova;

Visto il R. decreto 13 dicembre 1923, col quale fu nominato Regio Commissario del Consorzio autonomo del detto porto il Ministro di Stato, cav. di gr. cr. sen. Umberto Cagni, con l'incarico di provvedere alla ricostituzione dell'amministrazione definitiva del Consorzio stesso nel termine di sei mesi dalla data del citato decreto;

Ritenuto che i compiti affidati al Regio commissario non sono ancora ultimati e che pertanto ravvisasi opportuno prorogare per mesi sei i suoi poteri;

Vista la legge 12 febbraio 1903, n. 50, modificata con la legge 28 giugno 1906, n. 291;

Visto il progetto redatto in data 25 ottobre 1918 a cura della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, e concernente i lavori per le linee ferroviarie di allacciamento delle nuove calate occidentali del porto di Genova, per l'importo di L. 29,400,000, salvo aggiornamento, delle quali L. 2,500,000 sono previste per le indennità di espropriazione;

Ritenuto che ricorrono gli estremi per la dichiarazione di pubblica utilità dei lavori compresi nel detto progetto;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli per la marina, per le finanze e per le comunicazioni;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 13 ottobre 1924, n. 240.

Art. 1.

I poteri del Regio commissario per il Consorzio autonomo del porto di Genova, cav. di gr. cr. sen. Umberto Cagni, Ministro di Stato, sono prorogati di sei mesi a decorrere dal 13 giugno del corrente anno.

Art. 2.

Le opere previste nel progetto in data 25 ottobre 1918 per le linee ferroviarie di allacciamento delle nuove calate occidentali del porto di Genova sono dichiarate di pubblica utilità a tutti gli effetti di legge.

Le opere stesse dovranno iniziarsi e compiersi entro il termine di anni dieci a decorrere dalla data del presente decreto.

Alle relative espropriazioni si applicheranno le norme degli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892 per il risanamento della città di Napoli.

Art. 3.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 21 agosto 1924.

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — SARROCCHI — REVEL — DE' STEFANI — CIANO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 25 *settembre* 1924, *n.* 1607, *contenente modificazioni al R. decreto* 21 *ottobre* 1923, *n.* 2580, *relativo alle provvidenze a favore dei ferrovieri dello Stato ex combattenti.* (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni di concerto con quello per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'art. 2 del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580, è sostituito dal seguente:

Art. 2. — Agli effetti dell'applicazione del presente decreto verrà considerata zona di operazioni quella definita tale agli effetti bellici, escluse le fortezze in genere: in particolare per il fronte italiano è considerata tale la zona compresa entro i limiti indicati al punto *B*) del decreto 22 settembre 1923 del Ministro per la guerra per l'applicazione del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1491.

Il tempo trascorso lontano dalla zona di operazioni per ferite o malattie ivi riportate o contratte per cause di servizio di guerra si considera come trascorso nella zona medesima fino alla data con la quale l'interessato abbia ripreso servizio militare di qualsiasi natura o in qualsiasi località; eccezionalmente avuto riguardo alla natura della ferita o della malattia, ed al complesso delle benemerenze acquisite dal combattente, potrà essere considerato alla stessa stregua anche il periodo di inabilità alle fatiche di guerra che l'interessato abbia trascorso in servizio sedentario fuori della zona di operazioni.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 21 ottobre 1924, n. 247.

A favore dei mutilati ed invalidi di guerra ascritti alle prime 6 categorie di pensione a sensi del R. decreto 17 luglio 1923, n. 1491, con titolo a pensione privilegiata di guerra potrà essere computato come servizio in zona di operazioni quello decorso dalla data di mutilazione o della invalidità che determinarono l'allontanamento dalla zona medesima, alla data di armistizio sul rispettivo fronte.

Il tempo trascorso in prigionia, sempre agli effetti del presente decreto, si considera come trascorso in zona di operazioni fino alla data del rimpatrio e in ogni caso non oltre la data di armistizio sui vari fronti, sempre quando la prigionia non sia dipendente da cause imputabili all'agente.

Per gli agenti che abbiano prestato servizio in qualità di militari durante la guerra 1915-1918 alla dipendenza della Regia marina operante è considerato come trascorso in zona di operazioni agli effetti del presente decreto il tempo passato:

a) su Regie navi in armamento (escluse le navi di uso locale adibite ad impiego interno nei porti) o navi da guerra alleate, nonchè su navi mercantili requisite o noleggiate e comunque provviste di armamento guerresco, le quali navi mercantili furono effettivamente impiegate in servizio di trasporto o di guerra in mare largo;

b) alla dipendenza o in concorso dell'Esercito operante in zona di operazioni dell'Esercito medesimo;

c) su aereo-navi armate o presso squadriglie di aviazione (limitatamente al personale di ruolo) sempre quando destinati normalmente a servizi bellici.

Ai suddetti militari alla dipendenza della Regia marina sono applicabili anche le disposizioni dei precedenti comma del presente articolo.

Art. 2.

L'art. 4 del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580, è modificato come segue:

al punto *b*) ed al punto *c*) dopo le parole « mutilati ed invalidi di guerra » sono inserite le seguenti: « la cui mutilazione o invalidità deriva da ferite o malattie riportate o contratte in zona di operazioni ».

Art. 3.

La data del 1° gennaio 1924 stabilita dal 1° comma dell'articolo 10 del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580, quale termine entro cui gli agenti previsti dall'articolo stesso po-

tevano chiedere il passaggio al grado per accedere al quale, in base ai regolamenti vigenti per il personale delle Ferrovie dello Stato occorre il titolo di studio da essi posseduto, è prorogato, agli effetti dell'art. 10 suddetto, al 1° novembre 1924.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 25 settembre 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 25 *settembre* 1924, *n.* 1608, *concernente la deroga in occasione dell'Anno Santo, del disposto dell'art.* 8 *del R. decreto* 24 *settembre* 1923, *n.* 2123, *riguardante le nuove tariffe ferroviarie pel trasporto delle persone e delle cose.* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 24 settembre 1923, n. 2123;
Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Visto il R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto con quello per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 21 ottobre 1924, n. 247.

Art. 1.

In deroga all'art. 8 del R. decreto-legge 24 settembre 1923, n. 2123, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a porre in vendita per conto del Comitato centrale per l'Anno Santo 1925 le speciali tessere di riconoscimento necessarie per fruire delle riduzioni di tariffa che, con decreto del Ministro per le comunicazioni, saranno stabilite pei viaggi degli accorrenti a Roma in occasione della celebrazione dell'Anno Santo.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 25 settembre 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — CIANO — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Errata-corrige.

Alla 15/ linea dell'Ordine Generale N. 1, pubblicato nel *Bollettino ufficiale* n. 38-1924, dove è detto: « *servizi postali* », leggasi: « *servizi portuali* ».

COMUNICATO

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con deliberazione 16 agosto 1924, il guardasale *Naselli* Napoleone — 220720 — è stato destituito, in applicazione dell'art. 189-*a*) del citato Regolamento, perchè « condannato con sentenza 17 maggio 1924, passata in giudicato, del Tribunale penale di S. Remo, alla reclusione per dieci giorni, coi benefici di legge, per essersi impossessato il 15 maggio 1924 della somma di L. 385, tolta da un tiretto dell'ufficio biglietti della stazione di Ventimiglia ».

Ordine di servizio N. 131.

Comitato amministratore dell'Opera di Previdenza di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641.

Si porta a conoscenza del personale che, in seguito alle nuove modificazioni apportate con D. M. 3 luglio 1924, al Regolamento approvato con D. M. 2 agosto 1913 per il funzionamento dell'Opera di Previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato, è stato proceduto ad alcune nomine e riconferme nel Comitato Amministratore dell'Opera stessa, per cui esso risulta ora così composto:

Velani gr. uff. ing. Luigi, Vice Direttore Generale delle FF. SS.

Capo del Servizio Personale ed Affari Generali (o suo sostituto).

Capo del Servizio Ragioneria (o suo sostituto).

Capo dell'Ufficio Centrale Sanitario, id.

Capo dell'Ufficio Centrale Legale, id.

Galli gr. uff. dott. Lino, Direttore Generale della Cassa Depositi e Prestiti e Istituti di Previdenza presso il Ministero delle Finanze.

Riccio cav. dott. Oreste, Segretario Capo, in rappresentanza del personale in servizio.

Donfrancesco Amato, Sorvegliante della linea, in rappresentanza del personale in servizio.

Giachi comm. Michele, Ispettore Capo a riposo, in rappresentanza del personale in quiescenza.

Giorgi cav. Ernesto, Conduttore Capo a riposo, in rappresentanza del personale in quiescenza.

Per le funzioni di Presidente è stato designato il sig. *Velani* gr. uff. ing. Luigi, per quelle di Vice Presidente il Capo del Servizio Personale ed Affari Generali nella persona del sig. *Fea* comm. ing. Carlo e per quelle di Segretario è stato confermato il Segretario Principale dello stesso Servizio sig. *Paolucci* cav. rag. Savino.
E' stato inoltre provveduto alla nomina del Segretario aggiunto nella persona del Segretario di 1ª classe sig. *Del Vecchio* Ludovico.

Ordine di servizio N. 132.

Restrizioni da apportarsi nelle facoltà di servizio delle stazioni di Greco, Milano Lambrate, Milano Lambrate Scalo e Musocco in relazione ai trasporti di bestiame e di carne macellata fresca a carro.

Affinchè il comune di Milano, nella cui giurisdizione trovansi attualmente anche le stazioni di Greco, Milano Lambrate, Milano Lambrate Scalo e Musocco, possa esercitare,

nell'interesse dell'igiene e della sanità pubblica, le proprie funzioni in materia di polizia veterinaria, si prescrive che *i trasporti di bestiame bovino, ovino e suino, nonchè quelli di bestiame equino da macello e di carne macellata fresca a carro o come tali considerati dall'Amministrazione, siano effettuati — solo ed esclusivamente —* da e per Milano Porta Genova Scalo Bestiame.

Vengono, di conseguenza, ad essere modificate le abilitazioni delle citate stazioni di Greco, Milano Lambrate, Milano Lambrate Scalo e Musocco.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) sono quindi da apportarsi le seguenti varianti:

1. — *Stazione di Greco* — pagina 30:

— nella colonna 8, di fianco alla lettera *G*, esporre il richiamo (11) e riportare in calce la seguente nota:

« (11) Esclusi i trasporti a carro di carne macellata fresca da effettuarsi solo da e per Milano Porta Genova Scalo Bestiame ».

— nella colonna 12, di fianco ala lettera *B*, esporre il richiamo (12) e riportare in calce le seguente nota:

« (12) Esclusi i trasporti di bestiame bovino, ovino e suino nonchè equino da macello, da effettuarsi solo da e per Milano Porta Genova Scalo Bestiame ».

2. — *Stazione di Milano Lambrate* — pagina 35;

— alla nota (22) aggiungere le parole seguenti « Sono inoltre esclusi i trasporti di carne macellata fresca a carro, o come tali considerati dall'Amministrazione, ed i trasporti di bestiame bovino, ovino e suino, nonchè equino da macello, da effettuarsi solo da e per Milano Porta Genova, Scalo Bestiame ».

3. — *Stazione di Milano Lambrate Scalo* — pagina 35;

— alla nota (25) aggiungere le parole seguenti: « Sono infine esclusi i trasporti di carne macellata fresca a carro, o come tali considerati dall'Amministrazione, da effettuarsi solo da e per Milano Porta Genova, Scalo Bestiame ».

— alla nota (26) aggiungere le parole seguenti: « Esclusi inoltre i trasporti bestiame bovino, ovino e suino, nonchè equino da macello, da effettuarsi solo da e per Milano Porta Genova Scalo Bestiame ».

4. — *Stazione di Musocco* — pagina 39;

— nella colonna 8, di fianco alla lettera *G*, esporre il richiamo (16) e riportare in calce la nota seguente:

« (16) Esclusi i trasporti di carne macellata fresca a carro, o come tali considerati dall'Amministrazione, da effettuarsi solo da e per Milano Porta Genova Scalo Bestiame ».

— alla colonna 12, di fianco alla lettera *B*, esporre il richiamo (17) e riportare in calce la nota seguente:

« (17) Esclusi i trasporti di bestiame bovino, ovino e suino, nonchè equino da macello, da effettuarsi solo da e per Milano Porta Genova Scalo Bestiame ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pagina 11, di fronte al nome di Greco, esporre la lettera *L;* a pag. 12, di fronte al nome di Milano Lambrate Scalo esporre la lettera *L*, ed a pag. 13, di fronte al nome di Musocco, sostituire l'attuale indicazione con la seguente « LBc — Ve ».

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 133.

Apertura all'esercizio dello Scalo bestiame allacciato alla stazione di Bologna Smistamento - Abilitazioni di servizio delle stazioni Bologna Centrale e Bologna Smistamento.

Col giorno 1° novembre 1924 verrà aperto all'esercizio lo Scalo ferroviario per il bestiame fuori Porta Lame a Bologna e il binario di allacciamento dello Scalo stesso colla stazione di Bologna Smistamento.

Detto impianto si allaccia agli scambi estremi dello Scalo P. V., lato Bivio Reno, per mezzo di un binario che, dopo aver percorso parallelamente al muro di confine colle Officine ferroviarie m. 490, in sede ferroviaria, per un cancello, entra nello Scalo. Questo è costituito da un ufficio per tutte le operazioni di consegna e svincolo del bestiame, di due piani caricatori con carico di fianco, e di tutti gli altri impianti per un servizio completo e regolare, comprese due platee di lavaggio.

Come da ordinanza del Municipio di Bologna, d'accordo con la nostra Amministrazione, dal giorno suddetto tutte le spedizioni degli animali bovini, ovini, suini e degli equini

da macello, dirette a Bologna, dovranno essere destinate alla stazione di Bologna Smistamento (Scalo bestiame) e scaricate, sotto la sorveglianza degli agenti ferroviari, esclusivamente nello Scalo medesimo.

Del pari tutti i trasporti di animali bovini, ovini, suini e degli equini da macello in partenza da Bologna, dovranno essere caricati solo nello Scalo bestiame, sotto la sorveglianza degli agenti ferroviari, ed i documenti relativi dovranno portare la indicazione di Bologna Smistamento quale stazione mittente.

Nell'apposito ufficio ferroviario presso lo Scalo bestiame saranno fatte tutte le operazioni inerenti agli svincoli per i trasporti in arrivo ed alle spedizioni per quelli in partenza, a norma delle Condizioni e Tariffe e dei Regolamenti in vigore sulle Strade Ferrate, osservandosi inoltre le disposizioni speciali emanate dal Municipio per l'esercizio e la polizia dello Scalo comunale del bestiame.

Dalla data anzidetta la stazione di Bologna Smistamento viene abilitata anche ai trasporti del bestiame bovino, ovino, suino e di quello equino da macello e la stazione di Bologna Centrale resta quindi abilitata per quanto riguarda il servizio bestiame, ai soli trasporti del bestiame equino non da macello.

Di pieno diritto i trasporti del bestiame bovino, ovino e suino, nonchè equino da macello, si intendono indirizzati a Bologna Smistamento (Scalo bestiame), nel quale Scalo devono essere introdotti anche quando le relative lettere di vettura abbiano, quale destinazione, la semplice indicazione di « Bologna ».

La tassazione dei trasporti sarà fatta in base alle tariffe ordinarie vigenti da e per Bologna Smistamento con l'aggiunta della tassa di L. 3.50 per ogni carro di qualsiasi portata, che verrà computata separatamente sui documenti di trasporto, sotto il titolo « tassa per raccordo ».

Detta tassa è soggetta all'aumento percentuale del 300 per cento previsto dalle vigenti disposizioni.

Oltre alla tassa suddetta è dovuto il diritto speciale di L. 10, per carro di qualunque portata, salvo le modificazioni che in materia venissero successivamente disposte. Tale diritto speciale non è soggetto all'aumento percentuale.

Le tasse anzi accennate, con le relative disposizioni, saranno riportate in un prossimo appendice alle Condizioni e Tariffe.

In conseguenza di quanto sopra nella Parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 14

di contro al nome della stazione di Bologna Smistamento, si dovrà esporre, nella colonna 12, l'indicazione « *B* (17) » e nella colonna 16 l'indicazione « *F* (19) »; di contro poi al nome di Bologna Centrale si dovrà esporre alla lettera *B*, colonna 12, il richiamo (18). In calce alla pagina stessa si dovrà modificare la nota (*C*) nel modo seguente:

« Stazione di transito colla Società Veneta e di scambio colle Tramvie Bologna-Pieve di Cento e Bologna-Malalbergo. Alla stazione di Bologna Smistamento è allacciato, a mezzo di binario di raccordo, lo Scalo bestiame ».

Inoltre si dovranno trascrivere le seguenti note:

« (17) Limitatamente ai trasporti del bestiame bovino, ovino, suino e di quello equino da macello, i quali devono essere indirizzati a « Bologna Smistamento Scalo bestiame » o spediti da questo Scalo ».

« (18) Limitatamente ai soli trasporti del bestiame equino non da macello ».

« (19) Esiste allo Scalo bestiame ».

Nella Parte II del prontuario suddetto, tabelle polimetriche delle linee Milano-Bologna, Padova-Bologna, Bologna-Verona, e Bologna-Ancona, al nome di Bologna Smistamento si dovrà aggiungere « e Scalo bestiame ».

Alla nota (1) indicata in calce alla tabella « Bologna-Pistoia-Livorno-Firenze » si dovrà aggiungere, dopo « Bologna Smistamento » « e Scalo bestiame ».

Nell'indice alfabetico al nome di Bologna Smistamento si dovrà aggiungere « e Scalo bestiame ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pagina 18, si dovrà modificare la nota (35) nel modo seguente:

« Bologna Smistamento — Ammessa ai soli trasporti di merci, di veicoli a piccola velocità e di bestiame bovino, ovino, suino e di quello equino da macello ».

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci, tanto all'indice alfabetico, quanto all'interno, al nome di Bologna Smistamento si dovrà aggiungere « e Scalo bestiame ».

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Comunicazioni.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE

Legge 19 giugno 1913, n. 641 modificata dal Decreto Legge Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197, dalla legge 7 aprile 1921, n. 370 e dal R. Decreto 31 dicembre 1923, n. 3157.

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino n. 29 del 17 luglio 1924, la Giunta dell'Opera di Previdenza ha approvato, a tutto il 30 settembre 1924, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani. (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi. (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° luglio 1924 a tutto il 30 settembre 1924	1.401	4.481.987,41	104	220,983.73	76	55.128 —	—	592 —	404	21.729,88	—	—

Sulla disponibilità dell'Opera, furono dal Comitato, dopo il 30 giugno 1924, approvate le seguenti concessioni:

1. — Sussidi temporanei ad orfani di pensionati.
(Art. 1 n. 2 lett. *c*) della legge).

Giovanni, orfano del conduttore capo *Salin Attilio* (34338): L. 480 annue, con decorrenza 1° luglio 1924;

Maria, *Nice* e *Giuseppe*, orfani del capo gestione *Ferrero* dott. Roberto (43694): L. 936 annue, con decorrenza 1° luglio 1924;

Iole, orfana del macchinista t. v. *Datta Lanzone* Domenico (71662): L. 480 annue, con decorrenza 1° luglio 1924;

Lina, orfana del frenatore *Tarozzi* Arturo (33033): L. 480 annue, con decorrenza 1° luglio 1924;

2. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI.
(Art. 1, n. 3 lett. *e*) della legge).

Duracci Anna, sorella del Capo stazione *Duracci* Arturo (66075): L. 720 annue vitalizie, con decorrenza 1° novembre 1923;

Cepollaro Amalia, madre del manovale *Pellecchia* Paolo (177020): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° aprile 1924;

Montanari Ada, vedova dell'operaio di 1ª classe *Mulazzani* Attilio (174030): L. 600 annue, con decorrenza 1° maggio 1924 e fino al 30 aprile 1929;

Anfosso Cleonice, vedova del fuochista *Azzolini* Sergio (146908): L. 600 annue, con decorrenza 1° luglio 1924 e fino al 30 giugno 1929;

Gragnolini Luigia, vedova dell'assistente tecnico *Fuschini* Paolo: L. 720 annue, con decorrenza 1° agosto 1924 e fino al 31 luglio 1929;

Malugani Maria, madre del manovale *Pandolfi* Ferdinando (195972): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1924;

Tripepi Maria, sorella del conduttore pensionato *Tripepi* Giuseppe (62138): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1924;

Rizzo Arduino, orfano del manovale *Rizzo* Gius. (220709): L. 600 annue, con decorrenza 1° luglio 1924 e fino al 30 giugno 1930;

Bottale Luigia, madre del conduttore principale pensionato *Bottino* Innocenzo (164546): L. 600 annue, con decorrenza 1° luglio 1924 e fino al 30 giugno 1929;

Brusò Maria, vedova del deviat. *Marcato* Pietro (136447; L. 600 annue, con decorrenza 1° luglio 1924 e fino al 30 giugno 1927;

Romano Maria, vedova del manovale *Battista* Francesco (136849): L. 600 annue, con decorrenza 1° luglio 1924 e fino al 30 giugno 1929;

Sassarini Francesco, padre del cantoniere *Sassarini* Emilio (166269): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° agosto 1924;

Lombardini Paolo, orfano del capo divisione *Lombardini* comm. ing. Martino (28027): L. 720 annue, con decorrenza 1° luglio 1924 e fino al 30 giugno 1929;

Amante Nunzia, vedova dell'operaio di 1ª cat. *Arrisicato* Giuseppe (145249): L. 600 annue, con decorrenza dal 1° luglio 1924 e fino al 30 giugno 1929;

Rosetti Prima, vedova dell'assistente di stazione di 2ª cl. *Gaetti* Americo (146490): L. 600 annue, con decorrenza 1° luglio 1924 e fino al 30 giugno 1929;

Sollazzi Santina, vedova del cant. *Guelfi* Oreste (193594): L. 600 annue, con decorrenza 1° luglio 1924 e fino al 30 giugno 1929;

Copertini Albertina, vedova del guardiano *Ferrarini* Luigi (153932): L. 600 annue, con decorrenza 1° settembre 1924 e fino al 31 agosto 1928.

3° Ricovero di orfani in istituti di educazione e di istruzione (Art. 2, penultimo capoverso della legge)

Giuseppe, orfano del fuochista *Orlando* Francesco (136205);

Angela, orfana del deviatore *Rossi* Vito (178164);

Giuseppa, orfana del cantoniere *Depetro* Salvatore (181607);

Carlo, orfano del cantoniere *Filippi* Pietro (180593);

Enzo, orfano del capo conduttore *Lamonica* Michele (34781);

Filippo, orfano del guardiano *Bellantoni* Antonio (116283);

Assunta,, orfana del commesso di 2ª cl. *Episcopo* Tommaso (41336);

Antonio, orfano dell'accenditore *Di Lauro* Luigi (43899);

Vittorio, orfano del capo sq. cantonieri *Pringigallo* Giuseppe (9006);

Marco, orfano del cantoniere *Gaffo* Giovanni (106030);

Nunzia, orfana del manovale *Carbonaro* Domenico (147665);

Colombo, orfano del capo sq. merci *Bosio* Pietro (116186);

Luisa, orfana del fuochista *De Sena* Simone (107191);

Ubaldo, orfano del macchin. *Carciotto* Guglielmo (118009);

Italia, orfana del macchinista *Collaro* Pietro (31576);

Michele, orfano del frenat. *Ciampaglia* Acconcio (123469);

Dina, orfana del cantoniere *Capelli* Alberto (129769);

Olimpia, orfana del capo gestione *Ferrucci* Carlo (117599);

Pasquale, orfano del manovratore *Di Bari* Antonio (135220);

Pasquale, orfano del macchinista t. v. *Marangelli* Giovanni (43533);

Giovanna, orfana del cantoniere *Natale* Giovanni (118684);

Cataldo, orfano del macchinista t. v. *Leggieri* Luigi (85956);

Giorgio, orfano del manovale *Cozzolino* Raffaele (131083);

Fortunata, orfana del fren. *Del Cornò* Domenico (142104);

Lucia, orfana del canton. *Pecere* Rosario (146727);

Paolo, orfano del fuochista *Polimeni* o *Polimeno* Demetrio (111412);

Osvaldo, orfano del segretario di 1ª cl. *Parodi* Emanuele (111643);

Aristide, orfano del sottocapo *Dall'Era* Alceste (103668);

Saverio, orfano del commesso *Casadante* Michele (88288);

Bice, orfano del manovale *Spada* Dalmazio (160900);

Amedeo, orfano dell'operaio *Bianco* Salvatore (100262);

Armando, orfano del cantoniere *Ciancetta* Ercole (149850).

REVOCHE DI CONCESSIONI GIÀ PRECEDENTEMENTE APPROVATE.

Assegni alimentari a congiunti bisognosi.

Mandarini Amalia e *Mandarini* Elvira, sorelle del defunto segretario di 1ª cl. *Mandarini* Riccardo (57463), a decorrere dal 1° settembre 1924; (vedi bollettino n. 15 del 13 aprile 1922).

NOMINE DI PATRONI.

Giusta l'art. 8 del regolamento per il funzionamento dell'Opera di previdenza, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, ai quali venne affidata l'assistenza di orfani di cui l'Opera stessa ha cura:

a FAENZA, il sig. *Toni* Giulio, Capo telegrafista in quella stazione;

a TERAMO, il sig. *Sorichetti* Bernardino, titolare di quella stazione.

DONAZIONI A FAVORE DELL'OPERA DI PREVIDENZA.

Dal signor *Beccari* Domenico, Capo stazione di *Pracchia*, la somma di L. 15, premio da lui ricevuto per rinvenimento di un anello d'oro.

COLONIE MARINE E MONTANE PER GLI ORFANI RICOVERATI.

Come venne comunicato col Bollettino 17 luglio 1924, l'Opera istituì nell'estate scorsa due colonie climatiche per gli orfani bisognosi di cure, ricoverati a sue spese in istituti di educazione e di istruzione.

Del beneficio hanno goduto 54 orfani, che sono stati inviati a Sapri e vi hanno fatto una permanenza di circa 45 giorni, e 34 orfane che hanno soggiornato a Subiaco per circa due mesi.

Maschi e femmine hanno già fatto ritorno nei rispettivi istituti, visibilmente migliorati in salute, e più in grado di superare senza danno il periodo dell'applicazione alla scuola o al lavoro.

L'esperimento di quest'anno, riuscito al di là di ogni aspettativa, inciterà l'Opera di Previdenza a rinnovare nella futura estate del 1925 e nelle successive il benefico provvedimento, per quanto le spese ne siano piuttosto rilevanti.

Trattasi tuttavia di spese proficue e redditizie per l'utile che ne ritraggono i poveri bambini e quindi l'Opera ne affronterà volentieri l'onere, confortata in ciò dalla certezza che il personale vi contribuirà generosamente ,destinando a tale benefico intento qualcuna delle tante sottoscrizioni che vengono fatte in seno al personale medesimo, per le più varie occasioni, e che non potrebbero certamente avere, di questa, migliore destinazione.

Il Direttore generale
ODDONE.

Comunicazioni.

Gare, appalti, etc. per lavori e forniture

LAVORI E FONITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori relativi alla rimozione della pensilina metallica esistente a Pontebba Parco e suo ricollocamento in opera nella Stazione di Gorizia	T. P.	Ore 10 6 novembre 1924	45.000	Sezione Lavori Udine
Lavori relativi al ricambio dell'armamento della Ferrovia di servizio a scartamento 0,76 da Riola a Suriana, nel tratto Riola-Castrola	L. P.	Ore 12 6 novembre 1924	130.000	Ufficio Costruzione Idroelettriche di Porretta
Lavori inerenti alla costruzione di un ponte a tre luci sul fiume Fella al Kilometro 424+108	L. P.	Ore 18 13 novembre 1924	900.000	Sezione Lavori Udine
Sistemazione ad uso alloggi del piano terra dell'ex fabbricato Palazzi in Stazione di Brescia	C. fiduciario	Ore 18 15 novembre 1924	68.000	Sezione Lavori Verona
Costruzione di un fabbricato alloggio temporaneamente utilizzabile come dormitorio per il personale di macchina nella Stazione di Foligno	L. P.	Ore 15 15 novembre 1924	79.000	Sezione Lavori Castel. Adriatico

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Servizio di pulizia dei piazzali dello Scalo e della Stazione di Roma-Trastevere	L. P.	Ore 12 10 novembre 1924	40.000	Sezione Lavori Roma sud
Lavori relativi alla formazione della massicciata di armamento ed alla posa in opera del materiale d'armamento del 2° binario fra i Km. 176+100 e 192+650 fra le Stazioni di Panicale e Terontola della linea Firenze Chiusi	L. P.	Ore 15,30 15 novembre 1924	900.000	Sezione Lavori Firenze
Esecuzione dei lavori per il completamento della deviazione della linea Firenze Pisa dal Km. 5+548 alla Stazione di Rifredi per l'ampliamento di questa Stazione e per la costruzione della nuova Stazione di Firenze Cascine	L. P.	Ore 15,30 15 novembre 1924	1.000.000	Idem.
Lavori di consolidamento della falda sinistra della trincea al Km. 180+860 della linea Potenza-Metaponto	T. P.	Ore 11,30 17 novembre 1924	22.300	Sezione Lavori Foggia
Lavori relativi alla fornitura di mc. 1000 di pietrisco sul tratto di linea Castelvetrano-Menfi	T. P.	Ore 16 15 novembre 1924	10.000	Esercizio Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia) Palermo

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori relativi alle riparazioni al magazzino merci ed al fabbricato viaggiatori della Stazione di Villalba ed alla ricostruzione del muro di chiusura a valle della Stazione	C. fiduciario	Ore 18 15 novembre 1924	28.000	Sezione Lavori Caltanisetta
Lavori relativi al rinnovamento di ml. 801 di binario fra i Km. 138+963 e 139+764 della linea Bivio Fiumetorto-Messina	L. P.	Ore 16 18 novembre 1924	20.000	Sezione Lavori Catania
Un apparecchio a dividere con contropunta (A. P. mm. 160, D. P. mm. 520) completo dei relativi accessori, esclusa la serie di ruote dentate di ricambio. Destinato alle Officine di Foggia	T. P.	10 novembre 1924	—	Ufficio 3º Servizio Materiale e Trazione Firenze Viale Principessa Margherita 52
Lavori da eseguirsi sul Piroscafo *Città di Catania* e cioè: 1º Visita, pulizia interna, eventuali riparazioni alle palette, registrazione dei rotori, rettifiche dei labirinti e manicotti di tenuta, delle due turbine di B. P. 2º Riparazione di 29 forni delle caldaie, con sostituzione della parte inferiore dell'ultima ondulazione interna di attacco alla camera di combustione, lunghezza circonferenzialmente di ml. 1.80; riporti di metallo ai bordi delle lamiere delle placche a tubi.	T. P.	10 Novembre 1924	—	Esercizio Navigazione Roma

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Il lavoro dovrà essere approvato dal Registro Italiano ed eseguito con saldature ossiacetileniche. I lavori debbono essere eseguiti nel porto di Palermo dove trovasi già fermo il piroscafo e può essere visitato in qualunque momento. Le offerte dovranno essere ben distinte, per ogni singolo lavoro delle turbine e per ciascun forno delle caldaie				

Elenco delle forniture da appaltarsi dall'Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
Kg.	15.000	Gommellina	L. P.	3-11-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
N.°	500.000	Petardi con bandolla di piombo	L. P.	8-11-1924	Id. Ufficio 2° Id.
—	—	Tubi e manicotti in ferro per apparati idrodinamici	L. P.	12-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.
Kg.	20.000	Soda comune cristallizzata	T. P.	5-11-1924	Id. Ufficio 2° Id.
N.°	1000	Scatole di polvere insetticida	T. P.	5-11-1924	Id. Ufficio 2° Id.
Kg.	1000	Ferrocianuro di potassa	T. P.	7-11-1924	Id. Ufficio 2° Id.
Kg.	2000	Colofonia (*pece greca*)	T. P.	7-11-1924	Id. Ufficio 2° Id.
Ml.	1400	Cavo unipolare sottopiombo	T. P.	10-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.° »	1500 1000	Manichi per verzine grandi C. S. piccole fig. n. 1439	T. P.	10-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
Kg.	5000	Cartone di pesto	T. P.	15-11-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
Kg.	850	Nastro di cotone gommato attaccaticcio bianco e nero	T. P.	15-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.
—	—	Pali di castagno selvatico	Asta pubblica	5-11-1924 (a)	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	150	Carri ferroviari frigoriferi serie Hg.	Asta pubblica	12-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	2334	Spazzole di carbone ramato di tipi e figure diverse	T. P.	11-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.
mc.	200	Legname pino della Sila in tavole a misura obbligata	L. P.	12-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	800	Leve di ferro ad unghia fessa	L. P.	12-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	500	Calderotti di ferro per calcina	T. P.	14-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	20,000 20.000	Dadi di ottone per batterie Rondelle id. id.	T. P.	15-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	1000	Chiavi a *T* per caviglie a vite	L. P.	18-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.

(*a*) Importo fornitura L. 801.470

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	150	Lastre di cristallo speciali per mobili	T. P.	21-11-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
N.°	137	Mole a smeriglio	T. P.	22-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.
Kg.	10.000	Pezzi fusi grezzi di ghisa in oggetti diversi	T. P.	5-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	800	Triplometri di canna figura F. S. N. 1520	T. P.	18-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.
Tonn.	22.710	Rotaie a gola grezze per stadere a ponte	L. P.	12-11-1924	Id. Ufficio 3° Id.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

SENTENZA

Trasporto cose - Danni durante il carico - Limiti della responsabilità.

E' ammissibile la prova per testi diretta a stabilire che il carico della merce fu assunto ed eseguito dal mittente allorchè si tratti di azione per danni verificatisi durante l'operazione del carico e quindi prima della stipulazione del contratto di trasporto.

La Ferrovia non risponde dell'incendio di merci avvenuto durante le operazioni di carico, effettuato dal mittente, perchè la responsabilità del vettore deve essere circoscritta nei limiti di tempo fra la consegna della ricevuta di spedizione e la riconsegna della merce.

CASSAZIONE DEL REGNO — 27 maggio-31 luglio 1924 Pres. Moscatelli, Est. Borazzoni — Ditta Arrigoni e Bonaiti, contro Ferrovie Stato.

Omissis.

La Corte del merito ha rettamente giudicato e nessuna delle censure che si muovono alla sentenza impugnata ha fondamento.

Disse la Corte che se di regola il caricamento della merce spetta all'Amministrazione ferroviaria, nulla vieta ed anzi l'art. 69 delle tariffe espressamente consente che possa intervenire convenzione particolare per cui la cura e le spese del caricamento vengono assunti dal mittente. Bene quindi il Tribunale aveva ammesse le Ferrovie a provare che nella specie era appunto intervenuta quella convenzione particolare relativa al caricamento, e la prova non impingeva nel divieto dell'art. 53 Cod. comm. perchè, non essendo ancora perfezionato il contratto di trasporto mediante il rilascio della ricevuta di spedizione, essa riguardava una circostanza che era fuori del contratto.

Il ricorrente, insistendo nella sua tesi defensionale sostenuta davanti ai giudici del merito, oppone che prima ancora di iniziare il carico della merce egli aveva presentata

alla stazione la richiesta di spedizione dalla quale, a termini dell'art. 69 delle tariffe, avrebbe dovuto risultare se realmente fosse stato pattuito che il caricamento venisse assunto dal mittente, mentre per contro all'atto della presentazione della richiesta lo spazio riservato nel relativo modulo alla annotazione di quel patto speciale non fu riempito e rimase in bianco, il che stava a provare che il carico, come di norma, avrebbe dovuto essere compiuto dalle Ferrovie. Esattamente questa tesi fu respinta, perchè giuridicamente inconsistente, dalla Corte del merito, la quale osservò che la ricorrente avrebbe potuto presentare la richiesta di spedizione a caricamento ultimato e che l'averla presentata prima non implicava vantaggi per essa, nè doveri o responsabilità dell'Amministrazione, posto che per quest'ultima la responsabilità non può cominciare che col rilascio della ricevuta di spedizione.

È arbitraria e contradetta dalla parola della legge l'affermazione del ricorrente secondo cui il carico si sarebbe dovuto intendere giuridicamente fatto dall'Amministrazione, anche se la immissione della merce sul carro fosse avvenuta materialmente ad opera dei carrettieri dello speditore, come ne dà facoltà l'art. 69 delle tariffe. Quando il carico viene eseguito dall'Amministrazione, questa per agevolarlo può prescrivere che i carri o birocci privati coi quali si trasportano le merci siano condotti a contatto coi vagoni, ma la successiva operazione di riporre entro i vagoni le merci è riservata all'Amministrazione. Questo e non altro detta il cennato art. 69. Non meno infondato è il secondo mezzo, quando il ricorrente fa richiamo agli art. 400 del Cod. di comm. e 1629 e 1630 Cod. civ. per sostenere che anche le operazioni preparatorie, tra cui il carico, devono impingere nella responsabilità del contratto di vettura e non pone mente che trattasi nel caso concreto di trasporto ferroviario, il quale, in ordine ai limiti della responsabilità del vettore, è disciplinato esclusivamente dalle norme dettate dagli articoli 94 e 129 delle tariffe.

Solo in via di ipotesi ammette il ricorrente che quelle operazioni preparatorie non danno luogo a responsabilità dipendente dal contratto di vettura nello stretto significato della parola, ma egli afferma che pure in tale ipotesi le operazioni stesse non possono concepirsi come fatti anarchici a sè; e devono dar vita ad un contratto sui generis per effetto del quale il vettore assumerà la responsabilità del depositario commerciale o quanto meno del depositario civile e il conseguente obbligo di custodire colla cura del buon

padre di famiglia la merce depositata nei suoi ambienti. Anche questa tesi subordinata fu ripudiata, e a buon giudizio dei giudici del merito, perchè non può esservi depositante senza un'analoga volontà contrattuale, che nel caso concreto non fu dimostrata e senza la tradizione della cosa, che le Ferrovie si erano assunte di dimostrare non essere ancora avvenuta al momento dell'incendio.

E poichè nel caso di carico compiuto a cura e spese del mittente, l'obbligo dell'Amministrazione è soddisfatto allorchè i vagoni sono collocati in luogo in cui si possa accedere ed il carico possa essere eseguito (art. 69 Tar.) ne segue che delle successive operazioni di caricamento risponde il mittente, al quale solamente spetta la custodia delle merci da caricare.

Le eventuali norme e cautele che l'Amministrazione può in tal caso prescrivere riguardano l'interesse del servizio e la conservazione del materiale, non le merci che essa ancora non ha ricevuto in consegna e delle quali non deve quindi rispondere.

Anno XVII - N. 48

27 Novembre 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA — Ordini di servizio, Circolari e Comunicazioni *di durata determinata*:

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(3469) Roma 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

R. DECRETO-LEGGE 30 *ottobre* 1924, *n.* 1818, *contenente modificazioni al R. decreto* 21 *ottobre* 1923, *n.* 2580, *concernente la sistemazione degli ex combattenti appartenenti alle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 25 settembre 1924, n. 1607;
Visto il R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580;
Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596;
Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 3000;
Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Su proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le comunicazioni, di concerto con quello per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'art. 13 del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580, è sostituito dal seguente:

« Art. 13. — L'applicazione del presente decreto è devoluta al Ministro per le comunicazioni, il quale curerà le norme e le istruzioni occorrenti in sostituzione ed a complemento di quelle precedentemente emanate.

« Con tali norme verrà anche stabilito il numero dei posti da conferirsi mediante il passaggio di grado di cui all'articolo 10, con facoltà di provvedere, oltre che con la disponibilità dei posti riservati ai concorsi esterni anche eventualmente con la riduzione in misura non superiore ad un terzo del numero dei posti che, dal regolamento del personale approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, sono riservati per le promozioni ordinarie e per i concorsi interni fra gli agenti in genere ».

Art. 2.

I passaggi di grado di cui all'art. 10 potranno aver luogo per le sole qualifiche di ingegnere, avvocato, medico, ispet-

(1) [illegible] nella *Gazzetta ufficiale* del 21 novembre 1924, n. 272.

tore, segretario tecnico, segretario, disegnatore, assistente dei lavori di 1ª classe, aiutante disegnatore, assistente dei lavori, aiutante applicato, commesso, scritturale, assistente sale e frenatore, comprese nei quadri di classificazione approvati con legge 7 aprile 1921, n. 368.

Per il passaggio alle qualifiche suddette i concorrenti dovranno trovarsi, a norma dell'art. 10 del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580, in possesso al 21 ottobre 1923 di uno dei titoli di studio richiesti per ognuna delle qualifiche stesse dalla tabella allegata al R. decreto 26 gennaio 1922, n. 212.

Il conseguimento del passaggio al grado superiore avverrà per concorso interno che sarà fatto in base ai titoli dei concorrenti ed al risultato di un periodo di prova nelle funzioni del grado cui i concorrenti aspirano, pel quale saranno date dal Ministero delle comunicazioni apposite norme.

Per l'ammissione al concorso interno la data di presentazione delle domande sarà fissata dal decreto Ministeriale del bando di concorso.

Art. 3.

Il concorso interno di cui all'articolo precedente, per i concorrenti a posti di grado 5°, sarà preceduto da un preventivo giudizio di ammissibilità emesso dalla Commissione centrale di avanzamento.

Per i concorrenti a posti di altro grado sarà invece provveduto in conformità a cura delle relative Commissioni esaminatrici.

Art. 4.

Gli agenti di ruolo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato decorati di medaglia d'oro al valor militare verranno sistemati, senza concorso, nel grado cui dà diritto il loro titolo di studio anche in deroga alle disposizioni contenute nel regolamento del personale per le Ferrovie dello Stato approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393

Art. 5.

Il presente decreto entrerà in vigore dalla data di pubblicazione e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 30 ottobre 1924

VITTORIO EMANUELE

MUSSOLINI — CIANO — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

DECRETO MINISTERIALE 29 *settembre* 1924, *riguardante la sostituzione all'allegato 6-C delle vigenti tariffe e condizioni per i trasporti delle persone* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI
DI CONCERTO COL
MINISTRO PER LE FINANZE

Viste le tariffe e condizioni per i trasporti delle persone sulle ferrovie dello Stato;

Visto l'art. 1 del R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641, e l'art. 6 punto 14 del R. decreto 22 maggio 1924, n. 868:

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

L'allegato 6-C alle vigenti tariffe e condizioni pei trasporti delle persone, è sostituito da quello allegato al presente decreto.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Roma, addì 29 settembre 1924.

Il Ministro per le finanze
DE' STEFANI.

Il Ministro per le comunicazioni
CIANO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 17 novembre 1924, n. 268.

ALLEGATO 6-C.

Tariffa di abbonamento per gli impiegati ed agenti delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato e rispettive famiglie, per gli ufficiali e sottufficiali e rispettive famiglie, nonchè per gli operai degli stabilimenti militari e per le famiglie dei militari di truppa.

Art. 1.

Agli impiegati ed agenti delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato, designati dall'art. 2 della Concessione speciale C, punti *a*) e *b*); alle persone di famiglia specificate all'art. 4 della Concessione predetta, conviventi abitualmente con gli impiegati ed agenti medesimi ed a loro carico (art. 2 sopracitato); nonchè agli operai ed ai lavoranti borghesi addetti alle officine ed agli stabilimenti indicati nella nota (1) al paragrafo 17, comma 1) del regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie del Regno; si rilasciano, per percorrenze non superiori a km. 100, biglietti di abbonamento di durata non inferiore ad un mese, il prezzo dei quali si computa riducendo del 50 % l'importo dell'abbonamento ordinario per la classe, durata, percorrenza e categoria di linee richieste.

Uguale facilitazione è accordata agli ufficiali e sottufficiali che a norma del suddetto regolamento pei trasporti militari sono provvisti di libretto modello A per viaggi individuali; nonchè alle persone di famiglia degli ufficiali, sottufficiali e militari di truppa, ammesse a viaggiare a tariffa differenziale C.

Art. 2.

Tale riduzione è applicabile:

a) nel caso in cui l'impiegato, l'agente, l'ufficiale, il sottufficiale o l'operaio abbia stabilito la propria dimora fuori della città in cui presta servizio, ed unicamente per il percorso fra la sede dell'ufficio e la località scelta come dimora;

b) quando occorrano agli impiegati, agenti, ufficiali e sottufficiali ed alle loro famiglie, nonchè alle famiglie dei militari di truppa, cure balneari e climatiche; nei quali casi è ammesso un percorso diverso da quello suindicato, entro però il limite di km. 100 sopra previsto.

Art. 3.

Per ottenere i biglietti di abbonamento l'agente, l'impiegato, l'ufficiale, il sottufficiale, l'operaio o il militare di truppa, deve farne motivata domanda per il tramite dell'ufficio o dell'autorità da cui dipende.

Per la constatazione dell'identità delle persone abbonande è prescritta la speciale tessera di riconoscimento di cui all'art. 2 delle condizioni particolari di applicazione della tariffa per gli abbonamenti ordinari.

Art. 4.

I biglietti per le persone di famiglia si rilasciano soltanto a condizione che l'agente, l'impiegato, ufficiale o sottufficiale ne sia esso pure provvisto, o se ne provveda per lo stesso percorso; la

concessione non è però subordinata a questa condizione nel caso previsto dal comma *b*) dell'art. 2 nè quando trattasi di famiglia di sottufficiali non provvisti di libretto mod. A e di famiglie di militari di truppa.

Art. 5.

I diritti fissi, da pagarsi all'atto della domanda, sono quelli di cui all'art. 7 della tariffa per i biglietti di abbonamento ordinari ed agli articoli 2 e 3 delle condizioni particolari di applicazione della tariffa medesima, ma devono applicarsi nella misura di L. 1 per ciascun diritto fisso dovuto.

Per i biglietti rilasciati in base alla presente tariffa non è richiesto deposito cauzionale, ma è fatto ugualmente obbligo all'impiegato, agente, operaio, ufficiale, sottufficiale, militare di truppa, di restituire i biglietti non più tardi del giorno successivo a quello della scadenza, al proprio ufficio, a cura del quale dovranno essere trasmessi all'Amministrazione ferroviaria.

Art. 6.

I biglietti sono valevoli per tutti i treni, anche diretti, che hanno vetture della classe rispettiva, subordinatamente alle condizioni di percorrenza od altre stabilite dall'orario ufficiale per l'uso di determinati treni da parte degli abbonati ordinari.

L'Amministrazione può inoltre escludere per questi soli abbonamenti, l'uso di altri treni.

Art. 7.

I biglietti non danno diritto a fermate nelle stazioni intermedie del percorso.

Art. 8.

Lo smarrimento dei biglietti deve tosto essere denunciato a sgravio di ogni conseguente responsabilità per lo indebito uso che altri potrebbe farne.

In caso di smarrimento non si ammettono abbuoni e neppure la sostituzione del biglietto, se il tempo mancante alla sua scadenza non è maggiore di un mese. Dei biglietti la cui restante validità supera un mese sarà accordato il rilascio di duplicato verso pagamento di un nuovo diritto fisso e della sopratassa dell'uno per cento come è stabilito per gli abbonamenti ordinari.

Art. 9.

Qualora in caso di trasloco, malattia, od altre eventualità specialmente giustificate, l'uso dell'abbonamento restasse impedito per più di un mese, l'Amministrazione accorderà il rimborso della quota del prezzo relativa ai mesi interi mancanti alla scadenza del biglietto.

Art. 10.

Tutte le norme e condizioni degli abbonamenti ordinari sono estese, in quanto non contrastino con quelle di cui sopra, agli abbonamenti rilasciati in base alla presente tariffa.

L'impiegato, l'agente, l'operaio, l'ufficiale, il sottufficiale o il militare di truppa sarà tenuto responsabile di ogni abuso od inosservanza delle prescrizioni per l'uso dei biglietti anche da parte delle persone della propria famiglia.

DECRETO MINISTERIALE 20 *ottobre* 1924, *n.* 908, *riguardante il nuovo regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato* (1).

IL MINISTRO

Visto il regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato, di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641, approvato con Decreto Ministeriale 2 agosto 1913 e modificato successivamente con i Decreti Ministeriali 3 gennaio 1921 e 7 marzo 1923;

Visto il R. decreto-legge 30 aprile 1924, n. 596;

Visto il R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;

Sentito il Consiglio di amministrazione;

Decreta:

Il Regolamento approvato con Decreto Ministeriale 2 agosto 1913 per il funzionamento dell'Opera di Previdenza a favore del personale delle Ferrovie dello Stato di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641, è sostituito dall'allegato Regolamento.

Il presente Decreto sarà presentato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, lì 20 ottobre 1924.

Il Ministro: CIANO.

(1) Questo Decreto sostituisce quello in data 3 luglio 1924, n. 340 pubblicato nel Bollettino n. 33 del 14 agosto 1924. Resta però in vigore il Regolamento allegato al Decreto stesso che fu pubblicato nel detto Bollettino.

Errata-corrige.

Bollettino ufficiale n. 30 del 21 luglio 1924.

Ordine di servizio n. 95-1924, pag. 316.

— nell'allegato *A* — tabella polimetrica Trento Torre Verde-Malè — la distanza di Km. 16 indicata per la relazione « Alla Posta-Mollaro », dovrà essere rettificata in Km. 15.

Bollettino Ufficiale n. 41-1924. — Ordine di servizio n. 125-1924.

— a pag. 467, 4° capoverso, posporre l'indicazione delle distanze del fabbricato viaggiatori della nuova stazione di Busto Arsizio a quelli di Gallarate e di Legnano, sostituendo, cioè, 4570 con 7223 e 7223 con 4570.

— a pag. 469, punto 18°, relativo al segnalamento dei treni pari, la progressiva Km 17+770 dev'essere rettificata in Km. 17+170.

COMUNICATO

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del Personale si rende noto, che con deliberazione in data 28 luglio 1924, il conduttore *Pulco* Giorgio - 172629 - è stato destituito, in applicazione dell'art. 189 *a*) del Regolamento medesimo, perchè condannato con sentenza 17 dicembre 1921 del Tribunale penale di Palermo — divenuta definitiva — a sette anni e cinque mesi di reclusione, a L. 1200 di multa e ad un anno d'interdizione dai pubblici uffici, quale colpevole di peculato continuato di lire 490.33 in danno dell'Amministrazione ferroviaria, di falso continuato per aver alterato le matrici corrispondenti a biglietti ferroviari, di furto semplice di un fascicolo di biglietti di viaggio, di truffa di lire 765.75 in danno della stessa Amministrazione ferroviaria e di falso, per aver alterato il biglietto ferroviario del 29 luglio 1920, n. 2296, reati commessi in Palermo nel 1920.

Ordine di servizio N. 146.

Estensione di servizio nella fermata di Marano Vicentino.

(Vedi ordini di servizio n. 56-1920 e n. 5-1922).

La fermata di Marano Vicentino, della linea Vicenza-Schio, attualmente ammessa ai trasporti a G. V. non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuno ed a quelli a P. V. a carro, o da considerarsi come tali, dal 1° dicembre 1924 verrà abilitata al servizio merci a G. V. limitatamente ai trasporti di peso fino a Kg. 1000 composti di colli non eccedenti il peso di kg. 100 ciascuno ed a quello a P. V. in piccole partite limitatamente ai trasporti di peso fino a kg. 500 composti di colli non eccedenti i kg. 50 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra debbonsi praticare le seguenti aggiunte e modificazioni a pag. 34 della parte prima del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914).

Di fronte al nome di « Marano Vicentino » nella colonna 8 sostituire il richiamo (3) col richiamo (15) alla lettera *G*.

Riportare in calce la seguente nota (15) e modificare come qui appresso la nota (12):

(15) Limitatamente ai trasporti di peso fino a kg. 1000 costituiti di colli non eccedenti i kg. 100 ciascuno.

(12) Limitatamente ai trasporti a carro, o come tali considerati dall'Amministrazione, nonchè a quelli in piccole partite di peso fino a kg. 500 composti di colli non superanti i kg. 50 ciascuno.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 147.

Servizio diretto italo-francese attraverso i transiti di Modane e Ventimiglia. - Modificazioni al sistema di tassazione ed alle distanze.

Con l'adozione dal 1° dicembre 1924 delle nuova tariffa merci diretta italo-francese la tassazione dei trasporti attraverso i transiti di Modane e Ventimiglia verrà eseguita in base alla distanza da e per i punti di confine nei quali la nostra rete si allaccia con quella delle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo.

Dalla data anzidetta, anche i trasporti effettuati con carteggio da ferrovia a ferrovia dovranno essere tassati in base alla distanza da e per Modane Confine (Bardonecchia Confine) e Ventimiglia Confine, anzichè da e per Modane stazione e Ventimiglia stazione.

In conseguenza di quanto sopra:

Nella parte 1ª del « Prontuario delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 13, al nome di « Bardonecchia Confine (vedasi Modane Confine) » si dovrà cancellare la parola « vedasi » e aggiungere la seguente nota:

« (*g*) Non è stazione, ma semplice punto di allaccia-
« mento delle linee delle ferrovie italiane dello Stato con
« quelle delle ferrovie francesi Parigi-Lione-Mediterraneo
« agli effetti del computo delle distanze e della tassazione dei
« trasporti merci.

« La consegna delle merci tra le due amministrazioni ed
« il ricarteggio dei trasporti da ferrovia a ferrovia si effet-
« tuano nella stazione di Modane nella quale le ferrovie ita-
« liane dello Stato hanno gli uffici per le operazioni di tran-
« sito e di dogana ».

Inoltre, a pagina 36, si dovrà dopo il nome di Modane Confine aggiungere tra parentesi (Bardonecchia Confine) e sostituire l'attuale nota *g*) con la seguente:

« (*g*) Non è stazione, ma semplice punto di allacciamento
« delle linee delle ferrovie italiane dello Stato con quelle
« delle ferrovie francesi Parigi-Lione-Mediterraneo agli ef-

« fetti del computo delle distanze e della tassazione dei tra
« sporti merci.

« La consegna delle merci tra le due amministrazioni ed
« il ricarteggio dei trasporti da ferrovia a ferrovia si effet-
« tuano nella stazione di Modane nella quale le ferrovie ita-
« liane dello Stato hanno gli uffici per le operazioni di tran
« sito e di dogana.

Nella pagina stessa dovrà poi essere cancellato il nome di Modane stazione e le relative indicazioni.

Infine, a pagina 63, fra i nomi di Venosa e Ventimiglia stazione, si dovrà inserire:

/Ventimiglia Confine (*f*)/Genova-Ventimiglia/ Genova 4º Savona /Imperia/

/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/

In calce alla pagina stessa si dovrà trascrivere la seguente nota:

« (*f*) Non è stazione, ma semplice punto di allacciamento
« delle linee delle ferrovie italiane dello Stato con quelle
« delle ferrovie francesi agli effetti del computo delle distanze
« e della tassazione dei trasporti merci. La consegna reci-
« proca delle merci e le operazioni doganali di entrata e
« d'uscita sono eseguite a Ventimiglia stazione dove le fer-
« rovie Parigi-Lione-Mediterraneo hanno uffici per le opera-
« zioni di transito e di dogana ».

Di contro al nome di Ventimiglia stazione cancellare poi il richiamo (*d*) e la relativa nota in calce alla pagina.

Nella Parte II — tabelle polimetriche — del prontuario suddetto (edizione 1º marzo 1922 e edizione agosto 1923), a pagina 5, si dovrà:

— cancellare il nome di Modane Stazione e le relative distanze indicate nella tabella (1) « Modane-Torino-Milano e diramazione Bussoleno-Susa »;

— modificare il nome di « Modane Confine (Bardonecchia Confine) (1) » in « Bardonecchia Confine (Modane Confine) (1) » e modificare l'intestazione della tabella stessa nel modo seguente:

« Bardonecchia Confine (Modane Confine)-Torino-Milano e diramazione Bussoleno-Susa ».

Inoltre alla pagina 12 (tabella 33) « Genova-Savona-Ventimiglia » si dovrà:

— trascrivere dopo Ventimiglia stazione l'indicazione di « Ventimiglia Confine (3) » con le distanze di Ventimiglia Stazione aumentate però di Km. 8;

— trascrivere la seguente nota (3) in calce alla tabella stessa:

« (3) Punto di allacciamento delle linee delle ferrovie « italiane dello Stato con quelle delle ferrovie francesi Pari- « gi-Lione-Mediterraneo »:

— modificare l'intestazione della linea « Genova-Savona-Ventimiglia » in « Genova-Savona-Ventimiglia Confine ».

Infine, all'indice alfabetico si dovrà:

— cancellare il nome di Modane Stazione e le relative indicazioni;

— dopo il nome di Modane Confine aggiungere la parola « vedasi »;

— aggiungere inoltre nelle sedi opportune i seguenti nomi:

Bardonecchia Confine (Modane Confine) /1/
Ventimiglia Confine /33/

Nell'interno dei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle gestioni merci si dovrà cancellare il nome di Modane Stazione e le relative indicazioni, e dopo il nome di Ventimiglia Stazione si dovrà trascrivere « Ventimiglia Confine » con la distanza indicata per Ventimiglia Stazione aumentata però di Km. 8.

Per quanto nulla sia mutato per l'emissione e la tassazione dei biglietti per la stazione di Modane, tuttavia nell'interno dei prontuari manoscritti delle distanze in uso nella gestione viaggiatori si dovrà:

— di contro al nome di Bardonecchia Confine (Modane Confine) trascrivere la distanza e l'istradamento indicati per Modane Stazione e ripetere il richiamo *;

— cancellare poi il nome di Modane Stazione, le relative indicazioni, ed in calce alla pagina cancellare il primo periodo della nota;

— dopo il nome di Ventimiglia Stazione trascrivere « Ventimiglia Confine » con la distanza indicata per Ventimiglia Stazione aumentata però di Km. 8.

Nell'indice alfabetico dei prontuari suddetti merci e viaggiatori si dovrà:

— sostituire al nome di Modane stazione quello di Modane Confine (vedasi Bardonecchia Confine) e nella seconda colonna sostituire il N. 1 col N. 2 e aggiungere nella sede opportuna il nome di « Ventimiglia Confine » con il numero della pagina ed il numero progressivo.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 148.

Entrata nelle stazioni.

L'ultimo periodo del comma *g*) del punto 15 dell'Ordine di servizio n. 119-1919 (*Bollettino ufficiale*, n. 52-1919) nella sua nuova dizione di cui all'Ordine di servizio n. 54 (*Bollettino ufficiale*, n. 30-1922), deve essere sostituito con il seguente:

« Le tessere portanti il timbro « Vale anche per il transito pedonale lungo la linea » sono valide per percorrere a piedi tutte le linee della rete delle ferrovie dello Stato. Detto timbro deve essere convalidato col bollo del Ministero delle Finanze »

Circolare N. 70.

Bollettino del personale.

Si avverte che si è provveduto alla pubblicazione del Bollettino del personale relativi al mese di settembre 1924, mentre d'altra parte, verrà accelerata la stampa dei numeri arretrati del Bollettino medesimo.

Il Direttore generale
ODDONE.

Comunicazioni :

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori relativi al consolidamento della frana al Kilometro 10+471,78 sulla linea Filaga-Palazzo Adriano	T. P.	Ore 16 4 dicembre 1924	29.000	Esercizio Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia) Palermo
Fornitura di mc. 1800 di pietrisco sul tratto Kilometro 34 + 468 Licata della linea Girgenti-Licata	T. P.	Ore 16 2 dicembre 1924	18.000	Idem.
Lavori relativi al rinnovamento del binario di corsa dei treni pari fra Pieris Turriaco e Villa Vicentina della linea Monfalcone-Portogruaro	C. fiduciario	Ore 10 2 dicembre 1924	65.000	Sezione Lavori Udine
Lavori in terra e muratura relativi alla costruzione di un nuovo ponte a travata metallica di luce m. 30 sul torrente Rondese al Kilometro 83+535 fra le Stazioni di Rocca Imperiale e Monte Giordano in sostituzione di quello pure a travata metallica della luce di m. 20 asportata dalla piena del 4 novembre 1920	L. P.	Ore 9 11 dicembre 1924	420.000	Sezione Lavori Cosenza

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori in ferro relativi alla costruzione di un nuovo ponte a travata metallica di luce m. 30 sul torrente Rondese al Km. 83+535 fra le Stazioni di Rocca Imperiale e Monte Giordano in sostituzione di quello pure a travata metallica della luce di m. 20 asportata dalla piena del 4 nov. 1920	L. P.	Ore 9 11 dicembre 1924	260.000	Sezione Lavori Cosenza
Lavori riguardanti l'ampliamento e sistemazione generale della Stazione di Cancello (1° gruppo lavori fascio di riordino ed aste di manovra)	L. P.	Ore 11 15 dicembre 1924	240.000	Sezione Lavori Napoli
Lavori per la costruzione di tre tratti di muro di sostegno a destra delle linee Torino-Milano e Modane e delle due spalle destre, intercalate con quelli dei cavalcavia costruendi per i Corsi Re Umberto e Galileo Ferraris a Torino nel tratto delle linee predette comprese fra il Corso Stupinigi e la ex strada di Circonvalazione ora via Cassini	L. P.	Ore 17 13 dicembre 1924	400.000	Sezione Lavori Torino sud
Lavori per la sistemazione delle acque nella trincea fra i Km. 292+350/750 nelle stazioni di Donnafugata e Genisi	C. fiduciario	Ore 18 15 dicembre 1924	8500	Sezione Lavori Caltanisetta

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori relativi al rafforzamento di ml. 2836,64 di binario fra i Km. 189+920,09 e 192+756,73 fra le stazioni di S. Oliva e Licata	C. fiduciario	Ore 18 15 dicembre 1924	28.400	Sezione Lavori Caltanissetta
Costruzione di due nuove travate metalliche occorrenti al ponte snll'Isonzo presso Pieris Turriaco sulla linea Monfalcone-Cervignano	L. P.	Ore 18 16 dicembre 1924	1.300.000	Sezione Lavori Udine

Elenco delle forniture da appaltarsi dall'Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
—	—	Cordoncini, cordoni e fili isolati per telefoni e suonerie	T. P.	10-12-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
Ml.	100.400	di cavi telefonici	L. P.	16-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
mc.	750	Legname larici in tavole a misura obbligata	L. P.	16-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
Kg.	2000	Pece navale	T. P.	16-12-1924	Id. Ufficio 2° Id.
1	gruppo	Motopompa elettrico con motore elettrico per Terracina	T. P.	3-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	25.000	Fogli di carta bianca da stampa, tipo A 160	T. P.	1-12-1924	Id. Ufficio 2° Id.
N.°	130	Pali di larice rosso	L. P.	9-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
Ml.	13.500	Tubi di canapa per acqua	L. P.	18-12-1924	Id. Ufficio 2° Id.

		MATERIALE DA FORNIRSI	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
—	—	Sbarre manovrabili a distanza P. L.	L. P.	9-12-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
Tonn.	200	Terra refrattaria	L. P.	16-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	10	Banchi a 2 piani per accumulatori illuminazione elettrica delle carozze	L. P.	16-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
—	—	Corde metalliche di diametri e tipi diversi	L. P.	16-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	29	Apparecchi elettrici di misura	T. P.	15-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	500	Occhiali di protezione speciali a vetri colorati	T. P.	10-1-1925	Id. Ufficio 3° Id.

Il Direttore generale

ODDONE.

SENTENZA

Investimento a PL. - Estinzione dell'azione penale per amnistia - Responsabilità civile - Compensazione di colpe - Interessi oltre il tasso legale.

Dichiarata estinta per amnistia l'azione penale, è da accertarsi ex novo la responsabilità civile nel giudizio civile.

L'eventuale colpa dell'investimento ad un passaggio a livello da custodire, e lasciato incustodito, dovrà essere tenuta in conto per graduare le singole responsabilità del guardiano e dell'investito, e per ridurre il quantum *di risarcimento.*

E' da respingersi la prova che tende ad attribuire a titolo di danno un interesse superiore al tasso legale.

CORTE APPELLO TORINO — Sezione I — 20 aprile-6 maggio 1924 — *Pres.* S. E. Prato — *Est.* Garino — Ferrovie Stato contro Reggio Carlo.

LA CORTE

Udita in pubblica udienza la esposizione del fatto della causa, la lettura delle conclusioni sopra trascritte e la discussione della causa stessa;

Letti gli atti e documenti presentati;

Con citazione 27 luglio 1923 il negoziante Reggio Carlo, residente a Spigno Monferrato chiedeva avanti il Tribunale di Torino la condanna delle Ferrovie dello Stato al pagamento della somma di L. 1500 con gli interessi dell'8 per cento dal 17 dicembre 1921, gli interessi degli interessi e le spese in base alle seguenti premesse di fatto che deduceva contemporaneamente a prova per testi:

1) Che il 17 dicembre 1921 al passaggio a livello presso la stazione di Ponti, essendo i cancelli aperti, veniva da un treno viaggiatori investito un suo carro trainato da due muli e da un cavallo e guidato da un suo garzone rimanendo ucciso un mulo in un col carrettiere, rovinato l'altro mulo e danneggiati il carro, i finimenti, nonchè la merce caricatavi.

2) Che l'Amministrazione lo tenne a bada sino al febbraio 1922, lasciandogli sperare una liquidazione onesta e invece gli aggravò il danno costringendolo, nella speranza di ottenere il denaro dalla stessa, a mutuarlo da terzi.

3) Che la mula morta, per età, forza e bontà valeva almeno L. 5500, ed il mulo per lo spavento divenne quasi inservibile e dovette essere venduto con una perdita di 2000 lire.

4) Che il carro valeva L. 2500, la merce andata perduta o smarrita L. 300 e il finimento L. 500, e occorsero spese per portare il garzone in Acqui e stabulare le bestie in L. 200.

5) Che esso Reggio dovette sospendere i suoi affari e troncare contratti già stipulati con un danno di L. 3000.

6) Che egli per riattivare le sue aziende dovette mutuare il denaro al tasso dell'8 %.

7) Che per tale disgrazia la moglie sua, già malferma in salute, risentì contraccolpo cagionandogli, tra medicine, vitto speciale, e dottore, una spesa di L. 1500.

Costituitesi le parti in causa l'attore produceva copia di una sentenza penale del Tribunale di Acqui in data 17 luglio 1922 di condanna di Monti Delfina guardabarriera al passaggio ove avvenne l'investimento per omicidio colposo in persona di Borreani Carlo, garzone del Reggio. Le Ferrovie alla loro volta chiedevano la loro assoluzione o quanto meno la compensazione almeno parziale della colpa della guardiana ferroviaria con quella del conducente il carro e limitarsi in proporzione la loro condanna col favore delle spese o quanto meno colla compensazione ed all'uopo deduceva dei capitoli di prova per testi, che ora in parte modificati e completati da una deduzione di perizia ripropone, diretti a dimostrare che l'investimento avvenne perchè il garzone non avrebbe dato retta ai segnali d'allarme.

Con sentenza 3-7 febbraio 1923 del Tribunale di Torino, disattendendo le eccezioni delle Ferrovie, ammetteva i capitoli di prova per testi 1-3-4-5-6 dedotto dall'attore colle limitazioni ed avvertenze di cui la motivazione e mandava a perito di riferire quale potesse essere il valore del carro, della mula, e dei finimenti e della merce andata perduta ed a quanto potesse ammontare la spesa occorsa, per la stabulazione delle bestie e il guadagno di cui fu privato l'attore per la forzata inoperosità.

Contro questa sentenza, notificata il 16 giugno 1923, hanno le Ferrovie con atto 4 luglio 1923 interposto appello.

Le conclusioni che le parti comparse in questo giudizio hanno tolto, si trovano sopra trascritte.

Il Tribunale ha posto a base della declaratoria di responsabilità civile delle Ferrovie il giudizio penale del Tribunale di Acqui che ha ritenuto la responsabilità della guardia barriera nel luttuoso sinistro accaduto il 17 dicembre 1921 e, basandosi sulle risultanze di detta sentenza che escluderebbero anche l'investimento fosse avvenuto per colpa del conducente ed accetterebbero che questi camminava di fianco alle bestie sul lato opposto a quello dal quale arrivava il treno per modo che il sopraggiungere di questo non potesse essere veduto, nonchè sulla considerazione che non basta che le ferrovie provino che la guardabarriera e il macchinista abbiano fatto segnali al conducente di fermare il carro se non provino che i segnali furono veduti e intesi e che il conducente fosse ancora in tempo di fermare il carro, respingeva le deduzioni offerte dalle ferrovie siccome quelle che non valevano a giustificare in via subordinata neanche una parziale compensazione della colpa della guardiana ferroviaria con quella del conducente il carro.

Contro siffatto apprezzamento insorgono le ferrovie osservando che non esiste cosa giudicata perchè la sentenza del Tribunale di Acqui fu gravata di appello e in corso di questo, essendo intervenuta amnistia, essa fu posta nel nulla e che in ogni modo le prove offerte starebbero a dimostrare la concorrente colpa del carrettiere che dovrebbe portare a una compensazione completa o quanto meno parziale della colpa della guardiana ferroviaria.

Osserva la Corte che sta di fatto che la sentenza del Tribunale di Acqui, affermando la responsabilità penale della guardabarriera, non è passata in cosa giudicata perchè come risulta da dichiarazione del Cancelliere che ha autenticata la copia prodotta dallo stesso attore in data 7 dicembre 1922 fu gravata d'appello e che la Corte d'Appello di Casale con sentenza 29 dicembre 1922 in riparazione della stessa ha dichiarato non farsi luogo a procedere contro la guardabarriera per estinzione dell'azione penale.

Solo in questa sede le ferrovie hanno prodotta la copia di questa seconda sentenza: tale tardiva produzione però non può impedire alle stesse di valersene ai fini della loro difesa.

Ciò posto, la sentenza di condanna del Tribunale di Acqui per il fatto della successiva sentenza ha perduto la sua autorità di atto accertante la esistenza di un reato perchè essa, essendo il reato per effetto dell'amnistia scomparso, si deve ritenere come non fosse stata pronunziata. E allora poichè è venuto meno il fondamento all'azione civile sopra un fatto delittuoso, l'azione stessa non può avere per base che l'accertamento della responsabilità civile a farsi in giu-

dizio civile colle norme ordinarie nel quale giudizio il giudice dève esaminare *ex-novo* se il fatto ha violato le norme del diritto privato. Potranno gli elementi di prova raccolti nel giudizio penale, quale elemento di prova precostituita, servire come base per il nuovo giudizio civile, non potrà però a tale fine servire la sentenza penale di condanna non passata in giudicato, perchè essa, posta nel nulla, è come non esistesse.

Ciò posto, la Corte deve, agli effetti di accertare la responsabilità civile delle ferrovie, stabilire se esiste un fatto colposo da parte della guardabarriera del quale esse debbono rispondere e stabilire quindi se tale responsabilità sia totale o parziale in quanto il fatto sia stato determinato da colpa esclusiva della guardabarriera o concorrente di altra persona.

Che la guardabarriera sia stata in colpa, non lo disconoscono le stesse ferrovie in quanto esse stesse affermano che la guardiana *avera mancato* lasciando aperti i cancelli. La responsabilità pertanto diretta delle ferrovie non può essere più soggetta a discussione di fronte agli articoli 1151, 1152, 1153 Cod. Civ. a tenore dei quali ciascuno è tenuto al risarcimento dei danni conseguenza del fatto proprio colposo o della propria negligenza e imprudenza e ciascuno deve rispondere del danno che il proprio commesso nell'esercizio delle incombenze alle quali è destinato ha cagionato.

Ma le ferrovie che non escludono, come si è detto, la colpa da parte della guardiana addetta alla custodia del passaggio vorrebbero che gli effetti della stessa fossero paralizzati in tutto o in parte dal comportamento colposo del garzone del Reggio.

Ora la eventuale successiva colpa di costui, se accertata, non può senz'altro escludere la colpa della guardiana e quindi la responsabilità civile delle ferrovie, ma solo potrà servire per graduare la responsabilità della una e delle altre, riducendo necessariamente il *quantum* del risarcimento, perchè anche risultasse accertato che il garzone, usando una maggiore prudenza, avrebbe potuto sfuggire all'investimento, resta però che questo si sarebbe potuto evitare qualora la guardiana non avesse mancato al suo dovere di chiudere a tempo i cancelli e questa sua omissione che costituisce appunto il nesso di causalità tra l'investimento e la colpa di essa guardiana che ha preceduto quella sinora allegata dal garzone, è senza dubbio più grave di questa, motivo per cui le ferrovie, che rispondono dell'operato della guardiana, non possono pretendere ad una completa assolutoria, ma debbono essere tenute sempre al risarcimento del

danno, diminuito però di quella quota proporzionale che si ravviserà corrispondere a quella parte di influenza che il garzone avrà esercitato col suo comportamento nel verificarsi dell'infortunio.

Ciò posto, è a vedersi se la materia dedotta dalle ferrovie è tale che essa possa servire non a scriminare, come già si è detto, ma a ridurre la loro responsabilità.

Ora le ferrovie hanno dedotto che la guardiana, accorsa al rumore del treno per chiudere i cancelli, visto il suo sopraggiungere, diede segnali di allarme al conducente (segnali d'allarme che hanno dato anche il macchinista e i viandanti) che tali segnali di allarme sarebbero stati dati in tempo per evitare l'investimento e che essi potevano essere uditi o veduti dal garzone se non fosse stato cieco, sordo o addormentato.

Pare alla Corte che siffatte deduzioni, completate dalla richiesta che gli esami seguano sulla località dove i testi potranno precisare il punto ove si trovava il garzone, la posizione che egli teneva quando il treno sopraggiunse e la possibilità quindi di fermarsi se non avesse imprudentemente continuato il viaggio, siano più che esaurienti, concludenti quindi e ammessibili.

Può ritenersi che da una vigilante attenzione possa anche prescindere chi viaggia quando è in prossimità di passaggi a livello, che veda aperti e sa debbano essere chiusi perchè può ritenere che, se sono aperti, nessun treno sia in vista: ma se questa sua attenzione gli è stata replicatamente richiamata con segnali che qualunque persona in condizioni normali può e deve sentire e tale richiamo gli è stato fatto tempestivamene, non può negarsi che se egli si è inoltrato nel passaggio nella credenza di riuscire a passare prima del sopraggiungere del treno, e tale sua credenza fu contraddetta dal fatto dell'investimento, abbia tenuto un comportamento imprudente e perciò colposo e che in tal modo le conseguenze dell'investimento non tutte debbono ricadere su chi ha lasciato aperti i cancelli e perciò ha facilitato l'investimento stesso.

L'attore Reggio nel resistere all'ammissione dei dedotti incombenti richiama le risultanze della sentenza penale e in particolare il fatto da essa dichiarato che il suo garzone, il quale vi ha rimesso purtroppo la vita, si sarebbe trovato dalla parte del carro opposta a quella donde proveniva il treno e che le ferrovie dovrebbero provare che i segnali dati furono in realtà intesi dal suo garzone.

Osserva poi la Corte che delle affermazioni in fatto, contenute nella predetta sentenza e che sono conseguenza di ap-

prezzamento di risultanze processuali consacrate nel verbale di dibattimento che non fu prodotto, non si può tenere conto, come già si è detto e che alle ferrovie basta il provare che i segnali furono dati quando il garzone avrebbe potuto fermarsi e non inoltrarsi quindi sul binario e in modo che chiunque e quindi anche il garzone avrebbe potuto sentirli.

Le prove perciò proposte dalle ferrovie debbono essere ammesse.

Poichè se il fatto dedotto dalle Ferrovie, se provato, varrebbe solo a graduare, ma non ad escludere la responsabilità loro indiretta, così si deve far luogo anche alla contemporanea istruttoria in ordine al *quantum* del danno subito dal Reggio, salvo poi in seguito stabilire, se questi vi avrà diritto solo in parte, quale sia la quota che dovrà assergli assegnata.

In proposito osserva la Corte che le stesse Ferrovie non disconoscono che rifattibile sia il danno riguardante la perdita della mula, il deprezzamento dell'altro mulo, e i guasti e le avarie del carro, dei finimenti, e della merce caricatavi.

Ora, poichè la prova di tali danni il Reggio ha offerto coi capitoli per testi primo, terzo e quarto, capitoli che furono ammessi dal Tribunale in un con una perizia per accertare poi alla stregua delle risultanze testimoniali il *quantum,* su questo punto deve essere confermata la sentenza del Tribunale.

Le ferrovie però oppongono che altri danni non sono dovuti al Reggio, e così che non spetta a questi il risarcimento per i danni che afferma avere subìto:

1° per essere stato inattivo per due mesi e non avere potuto eseguire contratto già stipulato;

2° per avere dovuto contrarre un mutuo all'otto per cento per riattivare la sua azienda;

3° per il contraccolpo subito dalla moglie già ammalata in seguito alla grave disgrazia.

Si osserva in ordine a questa ultima causale di danno che della stessa ha già fatto giustizia il Tribunale, respingendo il relativo capitolo e che per conseguenza è fuor di luogo il gravame delle ferrovie.

Si osserva poi che i danni di cui al numero uno sono evidentemente conseguenza necessaria del fatto colposo, poichè l'uccisione della mula, l'inservibilità del mulo e la distruzione del carro possono avere prodotto un arenamento negli affari commerciali del Reggio, tanto più quando non è

provato che egli aveva possibilità di provvedervi in altro modo.

Osserva infine che in ordine alla contrattazione del mutuo all'8 % (capitolo 6°) la prova sta in relazione colla richiesta del Reggio che gli siano corrisposti gli interessi sulla somma liquidando nella misura dell'otto per cento in quanto questa potrebbe servire a saldare il mutuo da lui contratto al tasso dell'otto per cento.

Devesi però al riguardo avere presente che per il disposto dell'art. 1231 i danni derivanti dal ritardo nell'eseguire il pagamento di somma di denaro consistono sempre nel pagamento degli interessi legali, costituendo questi la rivalsa del danno per il ritardo.

Conseguentemente la prova che tende ad attribuire al Reggio a titolo di danno un interesse superiore al legale deve essere respinta.

Rimane pertanto ferma l'ammissione dei capitoli 1°, 3°, 4° e 5° disposta dai primi giudici in un colla perizia in ordine alla quale deve essere completato, per la materiale omissione incorsa nel dispositivo, il mandato del perito coll'estensione dell'incarico allo stesso per accertare il minor valore del mulo.

Le spese di questo giudizio, siccome la domanda delle ferrovie di assolutoria è respinta ed è accolta invece la sua subordinata coll'accoglimento anche parziale della sua domanda in ordine all'accertamento dei danni, debbono essere compensate per una metà e per l'altra metà a carico del Reggio.

Per questi motivi: Respinta ogni contraria istanza, eccezione e deduzione.

Ammette in conformità delle suespresse considerazioni i capitoli di prova per testi e quelli anche per perizia proposti dalle ferrovie ordinando che gli esami testimoniali seguano sulla località colla assistenza del perito geom. Cerutti Carlo di Spingo Monferrato.

Respinge il capitolo 6° di prova per testi ammesso dalla sentenza appellata confermando questa in ordine all'ammissione dei capitoli 1°, 3°, 4°, 5° della perizia sui danni disponendo però che il mandato peritale deve essere esteso anche all'accertamento del minor valore del mulo.

Riservata la pronuncia sulle spese di primo giudizio, dichiara quelle di questo giudizio per una metà compensate e pone l'altra metà in un con quelle della presente e relative a carico del Reggio.

Anno XVII - N. 49 4 Dicembre 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

(3624) Roma 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

PARTE TERZA — Ordini di servizio, Circolari e Comunicazioni *di durata determinata:*

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

R. Decreto Legge 16 *ottobre* 1924, *n.* 1613, *relativo al riordinamento delle aliquote dell'imposta sui redditi di ricchezza mobile* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge (testo unico 24 agosto 1877, n. 4021) sulla imposta di ricchezza mobile;

Visti gli articoli 309 e 310 del testo unico della legge comunale e provinciale, approvato con R. decreto 4 febbraio 1915, n. 148;

Visti i Regi decreti 21 novembre 1915, n. 1643, e 31 maggio 1916, n. 695, sul contributo del centesimo di guerra;

Visto il decreto Luogotenenziale 9 settembre 1917, n. 1546, sul riordinamento delle imposte dirette;

Visto il decreto Luogotenenziale 3 febbraio 1918, n. 262, che sottopone all'imposta di ricchezza mobile i redditi derivanti da condominio e da dominio diretto;

Visto il decreto Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1289, che stabilisce le aliquote per l'imposta di ricchezza mobile;

Visto il R. decreto 30 settembre 1920, n. 1397, sul ricupero delle somme pagate agli esattori delle imposte dirette;

Visto l'art. 10 della legge 23 dicembre 1920, n. 1821, riguardante il contributo a favore dei mutilati, dei combattenti e delle vedove di guerra;

Visto il R. decreto 18 febbraio 1923, n. 419, riguardante l'applicazione delle sovrimposte comunali e provinciali sui terreni e sui fabbricati;

Visto il R. decreto 7 gennaio 1923, n. 17, che dispone la revisione generale degli estimi catastali;

Visto il R. decreto 30 dicembre 1923, n. 3069, per la rivalutazione generale del reddito dei fabbricati;

Visto il R. decreto 30 dicembre 1923, n. 3070, che reca nuove norme per la determinazione delle aliquote di ricchezza mobile;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze di concerto col Ministro per l'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 21 ottobre 1924, n. 247.

Art. 1.

L'aliquota della imposta sui redditi di ricchezza mobile, è applicata sull'ammontare netto dei redditi stessi, nella misura e con le decorrenze seguenti:

	Dal 1° gennaio 1925	Dal 1° gennaio 1927	Dal 1° gennaio 1929
Per i redditi di capitale (Cat. *A*)	24 %	22 %	20 %
Per i redditi misti di capitale e lavoro (Cat *B*)	18 %	16 %	14 %
Per i redditi di lavoro, di carattere incerto e variabile, derivanti dall'esercizio di arti e professioni (Cat C^1).	16 %	14 %	12 %
Per i redditi di lavoro di carattere fisso costituiti da stipendi, pensioni ed assegni e per i redditi alla cui produzione non concorrano attualmente nè il capitale nè l'opera dell'uomo (vitalizi) (Cat. C^2)	12 %	11	10 %
Per i redditi di lavoro costituiti da stipendi pensioni ed assegni corrisposti dallo Stato dalle Provincie, dai Comuni, dalle Istituzioni pubbl. di beneficenza dagli Enti pubblici di istruzione, e dai Corpi scientifici a cui fu ritenuto applicabile l'art. 33 (Cat. 18) dello Statuto del Regno (Cat. *D*)	10 %	9 %	8 %

Art. 2.

A decorrere dal 1° gennaio 1929, i possessori dei redditi delle categorie *B*, C^1, C^2 e *D* non saranno soggetti ad imposta se la somma dei redditi di uno stesso contribuente, ragguagliata ad anno, non raggiunga la cifra di L. 2000, fermi restando, fino a tutto il 31 dicembre 1928, i limiti di esenzione fissati dall'art. 54 della legge 24 agosto 1877, numero 4021, serie 2ª, e 2 della legge 22 luglio 1894, n. 339.

Per la determinazione del minimo imponibile dei redditi indicati al precedente comma, si tiene conto dell'ammontare netto di tutti i redditi del contribuente. A questo effetto la valutazione del reddito dei terreni si fa moltiplicando per quattro l'estimo censuario risultante dal catasto.

I redditi di categoria *D*, tassabili per ritenuta diretta, sono soggetti ad imposta qualunque sia il loro ammontare.

Art. 3.

Allorquando l'ammontare dei redditi delle categorie *B*, C^1, C^2 e dei redditi di categoria *D* non tassabili per ritenuta diretta raggiunga L. 2000, ma non superi L. 2500, si accordano sul rispettivo ammontare, e con effetto dal 1° gennaio 1929, le detrazioni seguenti:

L. 1000 per i redditi da L. 2000 a L. 2100;
L. 800 per i redditi da L. 2101 a L. 2200;
L. 600 per i redditi da L. 2201 a L. 2300;
L. 400 per i redditi da L. 2301 a L. 2400;
L. 200 per i redditi da L. 2401 a L. 2500.

Art. 4.

Per il quadriennio 1925-1928, i redditi delle categorie *B*, C^1 e *D* saranno assoggettati ad imposta accordando sul loro ammontare le detrazioni seguenti:

detrazione di L. 400 per i redditi delle categorie *B* e C^1 in quanto il loro ammontare non superi L. 3000;

detrazione di L. 100 per i redditi della categoria *D*, che siano soggetti ad imposta per ruoli nominativi e in quanto il loro ammontare non superi L. 2000.

I redditi della categoria C^2 continueranno a godere durante il quadriennio predetto, le detrazioni accordate ai redditi della categoria *C*, dall'art. 7 del decreto Luogotenenziale 9 settembre 1917, n. 1546.

Art. 5.

Con effetto dal 1° gennaio 1925, l'imposta sui terreni sarà applicata in base all'aliquota di L. 10 per ogni cento lire di estimo censuario determinato a norma del R. decreto 7 gennaio 1923, n. 17.

Art. 6.

E' abolita con effetto dal 1° gennaio 1925, l'imposta straordinaria sui canoni, istituita con decreto Luogotenenziale 17 marzo 1918, n. 443.

I redditi dipendenti da condominio o da dominio diretto non sono tassati come redditi fondiari a sè stanti, ma sono considerati come parte del reddito del fondo, cui si riferisce il condominio od il dominio diretto.

L'enfiteuta od utilista, il quale abbia pagata l'imposta sul reddito del fondo ha facoltà, ove la legge, la convenzione o la consuetudine gliene riconoscano il diritto, di trattenere sul canone pagato la corrispondente quota d'imposta.

Art. 7.

Con la stessa decorrenza indicata al precedente art. 5, l'imposta sui fabbricati sarà applicata in base all'aliquota di L. 10 per ogni cento lire di reddito imponibile.

Art. 8.

Il reddito delle nuove costruzioni destinate ad uso di abitazione, alberghi, studi e negozi, le quali vengono completate dopo la scadenza del periodo di esenzione fissato dal R. decreto 8 marzo 1923, n. 695, e non oltre il 31 dicembre 1930, sarà assoggettato all'imposta in ragione di un quinto per ogni anno, in modo che la sua integrale tassazione si inizi col quinto anno successivo al biennio di esenzione fissato dalla legge 26 gennaio 1865, n. 2136.

Art. 9.

Le aliquote indicate ai precedenti articoli 1, 5 e 7 sono comprensive delle addizionali per contributo a favore dei mutilati e per contributo del centesimo di guerra, le quali addizionali restano soppresse con effetto dal 1° gennaio 1925. Resta altresì soppressa, con la stessa decorrenza, l'addizionale del 2 per cento, per spese di distribuzione, di cui all'art. 65 della legge 24 agosto 1877, n. 4021, serie 2ª, sull'imposta di ricchezza mobile.

Art. 10.

Le Provincie ed i Comuni hanno facoltà di sovraimporre centesimi addizionali all'imposta erariale sui terreni e sui

fabbricati fino al limite ordinario di centesimi cinquanta per ogni lira d'imposta erariale sui fabbricati e di centesimi cento per ogni lira d'imposta erariale sui terreni. La base di commisurazione è data dall'ammontare dell'imposta erariale risultante dall'applicazione della corrispondente aliquota all'imponibile dell'anno al quale l'imposta stessa si riferisce.

Le Provincie ed i Comuni possono essere autorizzati, con le norme della legge comunale e provinciale, ad eccedere il limite ordinario della sovraimposta fabbricati fino ad un secondo limite di altri cent. 25. Possono altresì gli Enti medesimi essere autorizzati ad eccedere il limite ordinario della sovraimposta sui terreni, sempre con le norme della legge comunale e provinciale, fino ad un secondo limite di altri cent. 100 a favore delle Provincie e di altri cent. 200 a favore dei Comuni.

Art. 11.

Le Provincie ed i Comuni che abbiano in applicazione una sovrimposta eccedente il secondo limite autorizzato dal precedente articolo, hanno obbligo di ridurre gradatamente la sovraimposta in eccedenza fino a contenerla nei limiti previsti dall'articolo stesso, diminuendo ogni anno almeno di un quinto l'ammontare di tale eccedenza, a cominciare dal 1° gennaio 1926.

Quando si dimostri che per imprescindibili e giustificate necessità di bilancio, la riduzione della sovraimposta non possa effettuarsi nei termini indicati al precedente comma, le Provincie ed i Comuni potranno essere autorizzati dal Ministro per le finanze a provvedere alla riduzione stessa entro termini diversi.

Art. 12.

Per l'anno 1925 le Provincie ed i Comuni che abbiano in applicazione sovraimposte eccedenti il secondo limite indicato all'art. 10 possono essere autorizzati, con le norme della legge comunale e provinciale, a mantenere in applicazione le sovraimposte stesse fino al limite stabilito con Regio decreto 18 febbraio 1923, n. 419.

Fino a scadenza del quinquennio indicato all'art. 11 l'autorizzazione ad applicare e riscuotere la sovraimposta fino al secondo limite stabilito dall'art. 10, è data dal Ministro per le finanze con le norme del R. decreto 18 febbraio 1923, n. 419, per quella parte della sovraimposta stessa, che ecceda, eventualmente, il limite stabilito dal decreto stesso.

Durante il periodo transitorio. indicato al precedente comma, è data anche facoltà al Ministro per le finanze di autorizzare, in via eccezionale e con le norme del decreto predetto, l'applicazione e riscossione di sovraimposte eccedenti il secondo limite fissato dal precedente art. 10.

Art. 13.

Il Ministro per le finanze è autorizzato a dettare le norme di applicazione del presente decreto, il quale entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 16 ottobre 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI — FEDERZONI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

R. DECRETO-LEGGE 30 *ottobre* 1924, *n.* 1842, *riguardante la sistemazione economica e giuridica del personale proveniente dall'Amministrazione statale di Fiume* (1).

Omissis.

Articolo 21.

Omissis. — Nulla è innovato alle disposizioni emanate per l'assimilazione del personale ferroviario.

Dato a S. Rossore, addì 30 ottobre 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 25 novembre 1924, n. 275.

REGIO DECRETO-LEGGE 6 *novembre* 1924, *n.* 1829, *riguardante la sistemazione delle linee ferroviarie secondarie delle nuove Provincie* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto legge 20 settembre 1922, n. 1455, che estende alle nuove Provincie le disposizioni di legge per le ferrovie, tramvie ed automobili;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze, di concerto col Ministro per i lavori pubblici e con quello per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' autorizzata la concessione delle linee secondarie delle nuove Provincie, ad eccezione di quelle indispensabili all'esercizio della rete statale, con facoltà al Governo di procedere in ogni caso al preventivo riscatto.

La sovvenzione a carico dello Stato per le nuove concessioni non potrà superare la metà del disavanzo finanziario, che per ogni singola linea sarà accertato dalle Ferrovie dello Stato, nell'ultimo esercizio finanziario precedente all'atto di concessione.

Nei nuovi atti di concessione dovrà risultare la facoltà che si riserva lo Stato di ridurre l'ammontare delle sovvenzioni al termine di ogni quinquennio.

Art. 2.

Con decreti del Ministro per le finanze saranno stanziate nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici le somme corrispondenti alle quote delle sovvenzioni da determinarsi secondo le norme fissate dal precedente articolo per le linee

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 novembre 1924, n. 274.

da concedersi all'industria privata; e nel bilancio del Ministero delle finanze gli stanziamenti necessari per la sistemazione delle linee da concedersi all'industria privata, nonchè i fondi per il riscatto.

Art. 3.

Con decreto del Ministro per le finanze, per ogni sistemazione di linea, saranno introdotte le opportune riduzioni e modificazioni nel bilancio del Ministero delle comunciazioni (Ferrovie).

Art. 4.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge e avrà vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 6 novembre 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI — SARROCCHI — CIANO.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 10 *novembre* 1924, *n.* 1835, *relativo al contributo straordinario dei centesimi di guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il testo unico delle disposizioni relative al contributo straordinario dei centesimi di guerra, allegato *B* al decreto Luogotenenziale 9 giugno 1918, n. 857, ed il de-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 novembre 1924, n. 274.

creto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 197, che ha soppresso il contributo dei centesimi di guerra sui pagamenti;

Ritenuta la necessità e la urgenza di interpretare in modo autentico le norme contenute nel decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 197;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Con la disposizione del primo capoverso dell'articolo unico del decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 197, deve intendersi che il contributo straordinario dei centesimi di guerra sui pagamenti, stabilito dall'art. 2 del testo unico, allegato *B*, al decreto Luogotenenziale 9 giugno 1918, numero 857, è dovuto per tutte le somministrazioni, forniture e altre prestazioni anche coattive dipendenti da contratti e atti di qualsiasi natura, comprese le requisizioni, di data anteriore al 1° marzo 1919 e si applica anche sulle somme che, posteriormente alla data anzidetta e fino all'espletamento della esecuzione dei contratti o atti sopraindicati, siano state o saranno pagate dagli Enti in tale art. 2 indicati.

Art. 2.

Per effetto delle norme contenute nel decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 197, nulla è stato mutato alla disposizione dell'art. 10 dell'allegato *B* al decreto Luogotenenziale 9 giugno 1918, n. 857, per la decisione di tutte le controversie relative all'applicazione del contributo dei centesimi di guerra.

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 10 novembre 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — DE' STEFANI.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

Decreto Ministeriale 30 *luglio* 1924, *contenente modificazioni alla tariffa per il trasporto degli avanzi della dezuccherazione delle melasse* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Udito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

Nella nomenclatura e classificazione delle cose a P. V. (volume II delle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato) è da aggiungere la voce « Avanzi della dezuccherazione delle melasse 65 — 75 ».

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato alla Corte dei conti per la registrazione ed andrà in vigore 30 giorni dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 30 luglio 1924.

Il Ministro per le finanze
De' Stefani.

Il Ministro per le comunicazioni
Ciano.

Decreto Ministeriale 8 *agosto* 1924, *contenente riduzioni di tariffa a favore dei vini della Campania e della Basilicata* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER LE FINANZE

Visto l'art. 1 del R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Udito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 novembre 1924, n. 274.

(2) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 novembre 1924, n. 274.

Decreta:

Art. 1.

Ai trasporti a carro di vini nazionali in partenza da stazioni della Campania e della Basilicata e in destinazione di stazioni delle altre regioni (escluse la Sicilia, le Calabrie e le Puglie) o dell'estero e percorrenti almeno 850 chilometri o paganti per tanti, è accordata, dal 20 agosto al 30 settembre 1924, la riduzione del 50 % sulle tasse di porto relative ai percorsi sulle Ferrovie dello Stato previste dalle tariffe interne ed internazionali.

Art. 2.

Del minore introito derivante dalla riduzione di cui all'articolo precedente sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari nella misura che verrà stabilita d'accordo fra il Ministero delle finanze e quello delle comunicazioni.

Art. 3.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 8 agosto 1924.

Il Ministro per le finanze
DE' STEFANI.

Il Ministro per le comunicazioni
CIANO.

DECRETO MINISTERIALE 5 *settembre* 1924, *concernente la riduzione di tariffa per i trasporti di uva da tavola* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Visto il R. decreto 22 maggio 1924, n. 868;
Udito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

(1) Pubblicati nella *Gazzetta ufficiale* del 24 novembre 1924, n. 774.

Decreta:

L'aumento sulle tariffe in vigore presso le Ferrovie dello Stato risultante dall'art. 1 del R. decreto 29 ottobre 1920, n. 1523, è ridotto dal 300 al 200 % per i trasporti di uva da tavola, intendendosi tale, agli effetti del presente provvedimento, quella riposta in piccoli pacchi, cassette, scatole, ceste o panieri, del peso lordo non superiore a chilogrammi 10, ed esente da dazio consumo a termini del R. decreto 25 febbraio 1924, n. 540.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione ed ha effetto dal 3 settembre 1924.

Roma, addì 5 settembre 1924.

Il Ministro per le finanze
DE' STEFANI.

Il Ministro per le comunicazioni
CIANO.

DECRETO MINISTERIALE 22 *settembre* 1924, *contenente modificazioni alla tariffa per i trasporti dello zolfo in pani* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI
DI CONCERTO COL
MINISTRO PER LE FINANZE

Visto l'art. 1 del R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Visto il R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;
Udito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

Nel volume 1 delle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato, la intestazione della serie *B* della tariffa eccezionale n. 127 P. V. è sostituita dalla seguente:

« Zolfo greggio in pani od in pezzi anche misti con polvere di zolfo ».

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 novembre 1924, n. 274.

Art. 2.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione ed entrerà in vigore 15 giorni dopo la sua pubblicazione.

Roma, addì 22 settembre 1924.

Il Ministro per le finanze
DE' STEFANI.

Il Ministro per le comunicazioni
CIANO.

DECRETO MINISTERIALE 22 *settembre* 1924, *contenente modificazioni alla tariffa per i trasporti della farina di legno* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI
DI CONCERTO COL
MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2611;
Visto il R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;
Udito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

Nelle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose, alla nomenclatura e classificazione delle cose a piccola velocità (volume II) sono apportate le seguenti modificazioni ed aggiunte:

a) nella voce « Legno di castagno macinato, raspato, in tritumi o trucioli » è cancellata la parola « Macinato »;

b) sono aggiunte le voci seguenti:

Legno (farina di) - vedi alleg. 7 categ. 4ª 58, 62, 70 — — E' il prodotto della macinazione del legno o della segatura.

Per il legno di campeggio, quebraco rosso, del Brasile e scotano, macinato, e per i legni per tinta e concia non nominati, macinati, vedi le rispettive voci.

Segatura macinata - *vedi* legno (farina di).

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 novembre 1924, n. 274.

Art. 2.

Il presente decreto sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione ed entrerà in vigore 15 giorni dopo la sua pubblicazione.

Roma, addì 22 settembre 1924.

Il Ministro per le finanze DE' STEFANI. *Il Ministro per le comunicazioni* CIANO.

DECRETO MINISTERIALE 3 *ottobre* 1924, *riguardante la tassazione per i trasporti della bauxite* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Visto il R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;
Udito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Decreta:

E' approvata la nuova tariffa eccezionale n. 139 P. V. valevole per i trasporti sulle Ferrovie dello Stato di bauxite in pezzi, nel testo allegato al presente decreto.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione ed entrerà in vigore dieci giorni dopo la sua pubblicazione.

Roma, addì 3 ottobre 1924.

Il Ministro per le finanze DE' STEFANI. *Il Ministro per le comunicazioni* CIANO.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 24 novembre 1924, n. 274.

TARIFFA ECCEZIONALE N. 139. - P. V.

Bauxite in pezzi.

Stazioni mittenti	Stazioni destinatarie	Peso minimo — Tonnellate	Classe
Quelle che servono luoghi ove sono miniere di bauxite.	Tutte le stazioni delle linee dello Stato.	10	81
		15	82

Alle spedizioni dirette alle stazioni marittime per l'imbarco in destinazione dell'estero sono applicabili i prezzi della presente tariffa con le riduzioni percentuali e sotto l'osservanza delle condizioni previste dalla tariffa d'esportazione n. 35 P. V.

DECRETO MINISTERIALE 3 *ottobre* 1924, *contenente modificazioni alla tariffa per i trasporti del legno di quassio* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI

DI CONCERTO COL

MINISTRO PER LE FINANZE

Visto l'art. 1 del R. decreto 10 settembre 1923, n. 2611;
Visto il R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;
Udito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

Nella nomenclatura e classificazione delle cose (volume II delle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle Ferrovie dello Stato), dalla voce « Legni di quassio, di sassofrasso e di silobalsamo . . . . . . 44 » sono soppresse le parole « di quassio ».

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 24 novembre 1924, n. 274.

Nella nomenclatura stessa è aggiunta la seguente voce: Legno di quassio:

a) in tronchi 54, 61, 63;

b) in pezzi, scheggie, macinato, raspato, o in tritumi 51, 60, 62.

Art. 2.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione ed entrerà in vigore 15 giorni dopo la sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, addì 3 ottobre 1924.

Il Ministro per le finanze
DE' STEFANI.

Il Ministro per le comunicazioni
CIANO.

COMUNICATO

Con richiamo al Comunicato pubblicato a pagina 444 del *Bollettino Ufficiale* n. 40-1924, si avverte che il concorso per posti di Capo Personale Viaggiante di 3ª classe e di Controllore Viaggiante di 3ª classe deve intendersi indetto per 150 posti complessivamente, anzichè per 100.

Al concorso stesso potranno essere ammessi, oltre i Conduttori Capi che abbiano già fatto domanda in base al precedente comunicato, anche i Conduttori Capi che abbiano maturato il biennio di anzianità nel grado al 1° ottobre 1924, purchè ne facciano domanda per iscritto non oltre il 20 dicembre p. v.

Le Sezioni Movimento e Traffico, per le ammissioni ed esclusioni degli agenti, che per effetto della proroga dell'anzianità utile, domandassero di prender parte al concorso, si regoleranno come è detto al secondo comma del comunicato succitato ed invieranno al Servizio Movimento e Traffico, non oltre il 25 dicembre p. v. gli elenchi indicati nel comma stesso.

Ordine di servizio N. 149.

Norme per le visite periodiche dei veicoli.

1. Tutti i veicoli inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato, comprese quindi anche le carrozze per il servizio postale e le carrozze cellulari nonchè i veicoli di proprietà privata, devono essere sottoposti a visite periodiche con o senza rialzo, negli intervalli di tempo indicati nel seguente prospetto:

SPECIE DEI VEICOLI	Intervallo di tempo tra una visita e la successiva	
	Visita semplice senza rialzo	Visita con rialzo
	Mesi	Mesi
Carrozze, bagagliai, postali e cellulari.		
a) Carrozze e bagagliai adibiti ai servizi diretti internazionali (O. di S. 17-1923)	1	6
b) Carrozze, bagagliai, postali e cellulari muniti di apparecchi per il freno continuo o della sola condotta	9	18
c) Id. non muniti di apparecchi per il freno continuo	—	18
Carri:		
a) Carri muniti di apparecchi per il freno continuo o della sola condotta.	9	36
b) Carri senza apparecchi per il freno continuo.	—	36

2. I carri caricati prima della scadenza della data di visita intermedia possono essere lasciati viaggiare, con la data di visita scaduta, sino a destinazione e qualunque sia la destinazione stessa, semprechè si trovino in buone condizioni, specie per quanto riguarda il rodiggio.

I carri caricati invece prima della scadenza della data di rialzo, possono essere lasciati viaggiare, con la data di

rialzo scaduta, sino a destinazione semprechè non siano diretti all'estero e si trovino in buone condizioni, specie per quanto riguarda il rodiggio.

Per i carri destinati all'estero devesi tener presente che essi vengono rifiutati ai transiti quando la data di rialzo sia scaduta prima della loro uscita dalla ferrovia proprietaria, come è detto nell'ultimo capoverso del comma 3°.

Analogamente possono essere fatti proseguire fino a destinazione gli altri veicoli (carrozze, bagagliai, postali e cellulari) la cui data di rialzo o di visita sia scaduta durante la loro utilizzazione in composizione ai treni.

Ai veicoli con la data di rialzo o di visita scaduta che vengono così lasciati viaggiare, il personale di verifica dovrà applicare le etichette mod. TV-57 (bianche) con la seguente dicitura:

« Da non ricaricarsi — Data di rialzo (o di visita intermedia) scaduta ».

in modo che la stazione destinataria non li riutilizzi ma provveda invece a consegnarli o ad inviarli sollecitamente alla Squadra Rialzo della circoscrizione.

Lo stesso trattamento deve farsi ai carri privati iscritti nel parco F. S., caricati prima della scadenza della data di rialzo o di visita, con l'avvertenza che la stazione destinataria dovrà provvedere ad inoltrarli, dopo lo scarico, alla propria località di residenza.

Nessun'altra tolleranza è ammessa sugli intervalli di tempo stabiliti dal quadro prima riportato.

La visita, con o senza rialzo, dovrà per ovvie ragioni, essere opportunamente anticipata a quei veicoli che trovansi in riparazione e pei quali l'intervallo di tempo non ancora scaduto fosse prossimo a scadere dopo l'uscita dalla riparazione.

3. Pei veicoli appartenenti ad amministrazioni ferroviarie estere, salvo quelle altre speciali disposizioni che venissero emanate, vale quanto è prescritto nel paragrafo 2° dell'articolo 111 delle disposizioni per l'unità tecnica delle strade ferrate, di cui all'Ordine di Servizio N. 105-1915, e cioè:

« Al momento del passaggio di un veicolo sulla rete dello « Stato confinante, il tempo trascorso dopo l'ultima revi« sione minuziosa (visita con rialzo) non deve oltrepassare « tre anni. Tuttavia i veicoli carichi o no, che possono viag« giare sulle proprie ruote e che rientrano nel loro Stato di « origine, debbono essere accettati dalle Amministrazioni in« termedie quand'anche questo tempo sia scaduto ».

Carri carichi o vuoti, la cui data di rialzo è scaduta alla loro uscita dalla ferrovia proprietaria, sono da respingersi.

Se si tratta di carri carichi e dalle etichette di transito risulti che il termine è scaduto dopo la loro uscita dalla ferrovia proprietaria, la cessionaria deve accettarli apponendovi l'etichetta azzurra modello K prevista dal R. I. V. § 16, n. 3 (Edizione Perugia 1925).

4. Pei veicoli appartenenti ad altre Amministrazioni ferroviarie italiane valgono per assimilazione le stesse norme del precedente comma 3.

5. Pei veicoli della Compagnia Internazionale delle carrozze con letti, destinati ai servizi interni italiani, valgono le presenti prescrizioni riferentisi ai veicoli delle Ferrovie dello Stato; pei veicoli della Compagnia stessa adibiti ai servizi internazionali valgono le norme suaccennate relative ai veicoli delle Amministrazioni ferroviarie estere.

6. Le visite periodiche eseguite ai veicoli inscritti nel parco delle Ferrovie dello Stato, sia che si tratti di visita con rialzo come di visita semplice senza rialzo (intermedia) saranno segnate su entrambi i lungheroni, di regola a destra di chi guarda il veicolo, indicando, con la sigla convenuta, la località (officina o squadra rialzo) dove è stata effettuata la visita e, di seguito, le cifre della data (giorno, mese, anno), facendo però precedere l'abbreviazione R. E. V. allorquando trattasi di visita con rialzo e l'abbreviazione V. I. S. allorquando si tratta di visita semplice senza rialzo.

L'indicazione relativa al rialzo deve essere fatta in tinta rossa, quella relativa alla visita semplice in tinta bianca e quest'ultima dovrà essere posta sotto quella del rialzo. Quando il veicolo viene rialzato basta applicare sui longheroni la sola indicazione della visita con rialzo.

Così ad esempio: le indicazioni:

REV. Fg. O. 15-1-25 (in tinta rossa)

VIS. Spd. 16-10-25 (in tinta bianca)

significheranno che al veicolo venne eseguita la visita con rialzo il 15 gennaio 1925 a Foggia Officina e la visita semplice senza rialzo il 16 ottobre 1925 presso la Squadra Rialzo di Sampierdarena.

L'indicazione REV in luogo di quella ALZ ora in vigore, dovrà essere applicata a partire dal 1 gennaio 1925 in occasione di visita con rialzo.

7. Le sigle da usarsi per l'indicazione delle località sono quelle notificate con le Circolari n. 30-1921 e n. 63-1923 (*Bollettino Ufficiale*, n. 29 del 21 luglio 1921 e n. 50 del 13 di-

cembre 1923) e successive che venissero emanate a complemento od a modificazione.

Il presente Ordine di servizio sostituisce ed annulla l'Ordine di servizio n. 73-1923.

Distribuito agli agenti delle classi 11, 32, 40, 41, 42, 44 *e* 45.

Ordine di servizio N. 150.

Spese per trasbordo e riordino carri.

Per completare le disposizioni contenute nel punto 4° dell'Ordine di servizio n. 23-1917 e conformarle alle regole delle nuove tariffe, si prescrive che il 4° capoverso del punto suddetto sia sostituito come in appresso:

« Allorquando l'anormalità sia imputabile alla parte, la « stazione si pareggerà con rivalsa sulla stazione destinataria « di tutte le spese fatte con denaro prelevato dalla cassa per « la perizia e per il trasbordo e l'assestamento del carico, se « queste operazioni fossero state eseguite da personale estra- « neo all'Amministrazione.

« Se il trasbordo e l'assestamento fossero invece stati ese- « guiti dal personale ferroviario, si applicheranno le tasse « di cui al punto 12 dell'allegato n. 1 alle « Condizioni e Ta- « riffe » e tali tasse saranno parimenti poste a carico del de- « stinatario con rivalsa sulla stazione di arrivo del traspor- « to, ma prima di emettere il documento relativo e di con- « globare l'importo di tali tasse con la rivalsa che già si « dovesse emettere a ricupero delle spese di cui al precedente « capoverso, la stazione assumerà debito delle tasse medesi- « me sull'elenco degli introiti diversi Mod. C.[1] 445. Lo stesso « procedimento si seguirà per i diritti di sosta dovuti al- « l'Amministrazione a sensi dell'art. 47, § 1, 2° capoverso « delle « Condizioni e Tariffe » e per i compensi delle altre

« eventuali prestazioni fatte dai vari Servizi dell'Ammini-
« strazione.

« Analogamente dovrà provvedersi nei casi di avarie e
« danni al materiale dovuti a colpa delle parti, pei quali le
« stazioni dovranno gravare sulla rivalsa una somma in re-
« lazione all'entità dell'avaria o del danno da accertarsi nel-
« le forme consuete, somma ugualmente da addebitarsi sul
« predetto Mod. CI 445 ».

Il penultimo capoverso del punto suddetto è da soppri-
mere e all'attuale ultimo capoverso, si dovrà far seguito con
il seguente:

« Le modificazioni delle condizioni di carico derivate dal
« trasbordo, le cause del medesimo e la durata della sosta,
« dovranno essere fatte risultare sulle lettere di vettura,
« cancellandovi, in modo però che restino sempre leggibili la
« sigla, la serie, il numero e la portata del carro originario
« e sostituendo tali indicazioni con quelle analoghe del carro
« o dei carri impiegati per il trasbordo ».

Si raccomanda la rigorosa osservanza delle presenti dispo-
sizioni.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 22, 41, 42, 44 *e* 45.

Circolare N. 71.

Divieti di esportazione delle merci.

(Vedi circolare n. 41-1923).

In base alle comunicazioni pervenute finora dal Ministero
delle Finanze, occorre un permesso rilasciato dal detto Mi-
nistero per l'esportazione di:

— Asini stalloni,

— Bovini,

— Pelli di buoi, di vacche e di vitelli, fresche, secche o
marinate,

— Ossa greggie ed avanzi della loro lavorazione,

— Frumento,

— Risone, cioè riso rivestito di lolla,

— Avena,
— Farina di frumento e semolini (il divieto cesserà col 31 dicembre 1924),
— Granturco giallo (il divieto cesserà col 31 dicembre 1924,
— Cascami di canapa e di lino, escluse le stoppe,
— Stracci di canapa, compresi gli avanzi di cordami, per macero non catramati, anche sfilacciati,
— Minerali di ferro, escluse le piriti,
— Rottami di ferro, di acciaio e di ghisa, comprese le limature e torniture, le scorie e le scaglie,
— Rottami di rame, di ottone, di bronzo e di altre leghe contenenti rame in prevalenza (escluse le limature, le torniture e le ceneri),
— Rottami di stagno e ceneri di stagno o di zinco,
— Traversine di cerro, di faggio, di quercia-rovere e di quercia-farnia per ferrovie,
— Legname di noce, rozzo o sgrossato o squadrato o segato per il lungo, escluso quello in fogli per impiallacciare.
— Tabacchi in foglia, ad eccezione delle partite scortate da autorizzazione delle Direzioni Compartimentali delle coltivazioni dei tabacchi,
— Monete di argento, di oro, di rame e di nichelio,
— Titoli italiani emessi dallo Stato, da Enti pubblici, da Società nazionali, già estratti e cedole maturate sui titoli stessi, pagabili all'estero in oro o in valuta estera alla pari con valuta italiana o ad un cambio fisso.

L'esportazione per le Colonie italiane non è vincolata a tale permesso.

Continua ad essere colpita da *divieto assoluto* l'esportazione per *i paesi ex nemici* dei materiali bellici di ogni sorta, compresi i seguenti:

— Vestiari ed oggetti di equipaggiamento militare,
— Bossoli per munizioni di artiglieria, anche se acciaccati o comunque deformati,
— Vecchie pallottole di shrapnels costituite da leghe di piombo ed antimonio.

Per l'esportazione per *i paesi non ex nemici* dei materiali bellici classificati come « lavori » è necessario che i trasporti siano scortati da un nulla osta delle Autorità Politiche.

La circolare n. 41-1923 è abrogata.

Distribuita agli agenti delle classi 5, 7, 18,, 19, 20, 21 *e* 22.

Circolare N. 72.

Berretti - Trofei e distintivi di grado.

Nella tabella del « Personale Tecnico, operaio e di manovalanza » di cui l'Ordine di Servizio n. 130, pubblicato sul Bollettino Ufficiale n. 43 del 23 ottobre 1924, viene ripetuta due volte la qualifica « Aiutante operaio » (grado 14°), ai progressivi 106 e 111, con distintivi differenti di berretto. Si fa presente, per quanto riguarda la qualifica di cui il progressivo 111, che alle parole « aiutante operaio » debbono essere aggiunte le parole « In funzione di untore », omesse nella stampa.

Circolare N. 73.

Carico ed assicurazioni dei fusti contenenti liquidi.

(Vedi ordine di servizio n. 151-1912 e circolari 53-1912, 2-1914, 19-1918 e 25-1920).

Per il disposto degli articoli 31 e 34 delle Condizioni e Tariffe, spetta al mittente di eseguire il carico delle merci spedite a carro, nonchè di assicurarle e proteggerle *con mezzi propri*, in modo che resistano ai rischi normali del viaggio.

Tali prescrizioni valgono anche per i trasporti di fusti vino, olio ed altri liquidi. Le stazioni continueranno tuttavia a vendere al pubblico, che ne faccia richiesta, le calzatoie speciali di cui all'Ordine di servizio n. 151-1912 e successive disposizioni, ma non dovranno più esigere dichiarazone di garanzia, quando il mittente preferisce assicurare il carico con mezzi propri.

Resta pertanto abrogato l'ultimo capoverso delle circolari 19-1918 e 25-1920.

Distribuita agli agenti delle classi 5, 18, 20 *e* 21.

Circolare N. 74.

21ª Appendice all'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti pel parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922 si rende noto alle stazioni della rete e agli Uffici che ebbero in distribuzione l'Elenco Alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli F. S. al 28 febbraio 1922 che detto Elenco è da aggiornarsi al 31 ottobre 1924 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE PROPRIETARIE	INDIRIZZO	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
Boschi Pio & Fratelli	LUGO - Via di Giù, 1	951500	951799
Calvo (Fratelli)	IMPERIA, 1	996500	996799

Sono poi da cancellarsi le seguenti Ditte le quali non hanno più carri inscritti nel parco F. S.:

Petrolifera (La) Italo Rumena - MILANO.

E' poi da modificarsi l'indirizzo della Ditta « *Sanas* » di Alba, di cui la 14ª Appendice pubblicata nel Boll. Uff. numero 14-1924, in Milano, via Tommaso Grossi n. 7.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Il Direttore generale
ODDONE.

Comunicazioni.

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori relativi allo scavo e posa in opera di tubi e pezzi speciali della condotta Fasano città, Fasano stazione lungo la provinciale omonima	T. P.	Ore 12 29 dicembre 1924	53.000	Sezione Lavori Bari
Lavori di terra e muratura occorrenti per impiantare il posto d'incrocio a Feruzzano linea Metaponto-Reggio C.	L. P.	Ore 10 29 dicembre 1924	560.000	Sezione Lavori Reggio C.
Manutenzione dell'armamento e della sede stradale del 10° tronco dal chilometro 411+030 al Km. 433+736 della linea Metaponto-Reggio Calabria	L. P.	Ore 10 30 dicembre 1924	136.000	Idem.
Rivestimento in muratura delle trincee fra i Km. 92+175 e 92+225 della linea Napoli-Potenza	L. P.	Ore 10 3 gennaio 1925	61.200	Sezione Lavori Salerno
Rinnovamento di ml. 756 di binario in galleria *Lavari* (Bivio Fiumetorto-Messina	T. P.	Ore 24 20 dicembre 1924	15.000	Sezione Lavori Catania
Rinnovamento di ml. 954 di binario in galleria *Falconara* sulla linea Bivio Fiumetorto-Messina	T. P.	Ore 24 20 dicembre 1924	20.000	Idem.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione Offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Rinnovamento di ml. 1476 di binario della linea Siracusa-Licata	T. P.	20 dicembre 1924	10.000	Sezione Lavori Catania
Costruzione di un piano caricatore coperto in prolungamento del M. M. in stazione di Roma S. Pietro	L. P.	Ore 11 23 dicembre 1924	71.000	Sezione Lavori Roma Nord
Materiale da vendere. 16 Carrozze senza addobbi e per conseguenza senza crine 4 Carri 5 Bagagliai demolendi esistenti nell'officina FF. SS. di Torino presso la quale possono essere visitati. Il materiale viene venduto dove e come si trova. La spedizione alla località destinataria è a spese dell'acquirente. L'offerta dovrà esser fatta per Kg. di materiale. L'amministrazione delle ferrovie dello Stato si riserva di consegnare i materiali suddetti entro 4 mesi dalla data di approvazione del contratto, secondo le norme di vendita emanate dal Servizio Materiale e Trazione di Firenze.	T. P.	19 dicembre 1924	—	Servizio Materiale e Trazione Ufficio 3° Firenze

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
5 motori elettrici asincroni trifasi, con reostato e quadro di manovra per la squadra Rialzo di Roma Tiburtina	T. P.	20 dicembre 1924	—	Servizio Materiale e Trazione Ufficio 2° Firenze Viale Principessa Margherita, 52
1 motore elettrico asincrono trifase ad anelli - KW 11 - Wol 260 - periodi 42 - giri 960 con puleggia mm. 340 per 140 - reostato a pieno carico e quadro di manovra 2 motori come sopra - KW 6 Volt. 115 - periodi 42 - giri 800 con puleggia di millimetri 200 per 130 - reostato e quadro come sopra 1 motore come sopra - KW 11 Volt. 115 - periodi 42 - giri 1200 con puleggia da millimetri 240 per 140 reostato e quadro come sopra 1 motore come sopra KW 2 Volt. 115 - periodi 42 - giri 800 con puleggia da millimetri 150 per 100 reostato e quadro come sopra 1 serie di spazzole di ricambio per anelli collettori per ognuno dei motori di cui sopra	T. P.	15 dicem. 1924	—	
N. 17 motori elettrici asincroni per corrente alternata trifase 240 volt-45 periodi, corredati ciascuno di reostato di avviamento a pieno carico, sprovvisti di quadro di manovra e slitte	T. P.	15 dicem. 1924	—	Servizio Materiale e Trazione Ufficio 3° - Sez. 9ª Firenze

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
Kg.	55.000	Benzina per automotori comuni	T. P.	14-12-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 2° Roma
—	—	Stampati vari	L. P.	16-12-1924	Id. Ufficio 2° Id.
N.°	220.000	Caviglie d'armamento marca 6	L. P.	16-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	2900 1650	Valvole p. telefoni e telegrafi Tubetti c. s.	L. P.	5-1-1925	Id. Ufficio 3° Id.
	—	Canapo telegrafico p. gallerie	L. P.	5-1-1925	Id. Ufficio 3° Id
ml.	9900	Cavi di rame isolatori per locomotori e automotrici	L. P.	7-1-1925	Id. Ufficio 3° Id.
ml.	1000	Filo di rame stagnato (60/ acc. 22)	T. P.	24-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	859	mole di abrasivo	T. P.	17-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	51	staffe di ferro per salire sui pali	T. P.	17-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Sentenza

Passaggi a livello - Condizioni per la loro permanente apertura - Mancanza di segnalazioni da parte della locomotiva - Irresponsabilità dell'Amministrazione.

La disposizione dell'art. 1° *del decreto-legge* 7 *novembre* 1920, *n.* 1608 *che autorizza l'Amministrazione di lasciare permanentemente aperti e senza custodia i passaggi a livello che « presentino da entrambi i lati visuale libera, in rela« zione alla velocità dei treni ed alla intensità del transito « sulla strada ordinaria », determina una facoltà discrezionale della Ferrovia che si attua caso per caso in base a criteri tecnici insindacabili dell'Autorità Giudiziaria* (1).

Unica norma fissa e determinata è quella che fa obbligo all'Amministrazione di collocare dei cartelli indicatori verso la strada ordinaria, secondo il disposto dell'ultima parte dell'articolo sovracitato. In aggiunta a questa non esiste altra norma di diritto obbiettivo, fonte di obblighi a carico della Ferrovia, e quindi, di interessi tutelabili con azione da parte del privato, sicchè in caso di evento dannoso, la responsabilità per colpa a carico dell'Amministrazione non può verificarsi che entro questo limite, essendo inammissibile l'asserta inosservanza di altre condizioni, quali quella della segnalazione mediante fischio della locomotiva, comechè non prescritta dal decreto suddetto o da altre norme legislative in materia.

CORTE D'APPELLO DI NAPOLI (I Sez. Civ) Sentenza 11-25 luglio 1924 (*Pres.* Cama ; *est.* Tenuta) Irace-Ferrovie Stato.

(1) Confr. sentenza delle Sezioni Unite della Cass. di Roma 8 luglio 1921 in causa FF. SS. contro Torre che ha risoluto un caso analogo; Boll. 1921, IV pag. 95; sentenza 6 giugno 1923 della Corte di Appello di Milano in causa Tarenzi - Ferr. Stato Giur. It. 1923, I Sez. 2a, col. 339 e segg.

Omissis.

Osserva che senza fondamento si sostiene anzitutto che l'appello sia inammessibile in quanto l'Amministrazione delle Ferrovie non avrebbe mossa alcuna opposizione al raccoglimento della prova ammessa con l'impugnata sentenza.

Anche a prescindere dalla riserva di gravame contenuta nell'atto di notificazione da parte di essa Amministrazione della lista dei testimoni, basta appena avvertire infatti che, trattandosi di sentenza provvisoriamente esecutiva, non è possibile parlare di acquiescenza e, quindi, di rinunzia ad appellare, non potendo ciò risultare se non da un fatto volontario e spontaneo che sia incompatibile con la volontà di valersi del mezzo di impugnazione di che trattasi.

Nè a proposito inoltre si obbietta che nell'atto di appello manchi l'indicazione specifica della ragione giustificativa dell'attacco alla decisione del Tribunale. Giacchè ai fini della supposta nullità è affatto malagevole parlare di incertezza assoluta, quando nella specie risulta viceversa che col menzionato atto si investe la pronunzia ammissiva della prova per l'inconcludenza dei fatti, che ne formano oggetto e per la loro inettitudine a dimostrare la responsabilità dell'Amministrazione delle Ferrovie.

Ciò posto, occorre subito avvertire nel merito che questa censura è pienamente fondata. Infatti il Tribunale, nel respingere l'eccepita improponibilità dell'azione del risarcimento e nell'ammettere quindi la prova richiesta, si limitò a considerare che la domanda in disputa si fonda sulla colpa del macchinista circa la velocità non regolamentare onde conduceva il treno e circa la mancanza di qualsiasi segnale nell'atto di approssimarsi al suindicato passaggio a livello. Ora giustamente si sostiene in contrario che questi voluti estremi di colpa sono privi di qualsiasi consistenza, mentre essendo incontroverso che il sinistro di che trattasi avvenne in un passaggio a livello incustodito a termini del surriferito decreto-legge 7 novembre 1920, i primi giudici, incidentalmente, non tennero conto adeguato della disposizione racchiusa nell'art. 1. Secondo tale disposizione l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è autorizzata a lasciare sulle Ferrovie principali e secondarie permanentemente aperti e senza obbligo di custodia i passaggi a livello che presentino da entrambi i lati visuale libera in relazione alla velocità dei treni ed all'intensità del transito sulla strada ordinaria. Mentre non cade alcun dubbio sul carattere evidentemente discrezionale di questa facoltà, conferita all'Amministrazione ferroviaria, chiamata a valutare insindacabilmente le con-

dizioni che ne consentano l'esercizio, la detta disposizione soggiunge che i detti passaggi a livello devono essere messi in evidenza con una indicazione fissa verso la strada ordinaria. Il che costituisce, come è manifesto, unica ma nello stesso tempo efficace tutela dei privati, intesa a garantirne l'integrità personale, in quanto i segni fissi di cui è menzione in quest'ultima norma li rende edotti degli eventuali pericoli a cui si espongono qualora si spingano a transitare per il passaggio a livello senza prima accertarsi, guardando la linea avente libera visuale, se sopraggiungono treni. Sicchè la responsabilità civile per colpa a carico dell'Amministrazione delle Ferrovie, in caso di evento dannoso, non può altrimenti verificarsi che entro questi limiti, cioè per sola inosservanza della norma stessa, laddove al di fuori di ciò, non è possibile parlare di inosservanza di altre norme che, come nella soggetta ipotesi si accampa, non potrebbero intendersi dettate allo stesso scopo. Giacchè anche a prescindere da quanto si afferma dall'Amministrazione appellante, che cioè nessuna norma prescrive attenuazione di velocità o segnalazione mediante fischio all'approssimarsi ai passaggi a livello aperti, conviene riconoscere giusta l'osservazione della medesima Amministrazione, che, comunque, sarebbero mezzi vani, di difficile attuazione nella pratica sia rispetto ai luoghi e sia rispetto alla manchevole prudenza dei transitanti. Ond'è che la prova disposta con l'impugnata sentenza, in quanto tende unicamente a stabilire i surriferiti estremi di fatto circa la velocità non regolamentare onde procedeva il treno e circa la mancanza di alcun segno od avviso da parte del macchinista, si manifesta senz'altro inammessibile, trattandosi di circostanze che non possono in nessun modo stabilire la pretesa responsabilità dell'Amministrazione delle Ferrovie.

In conclusione, la detta sentenza merita essere integralmente riformata, mentre, in vista della ravvisata inammessibilità della prova, il Tribunale avrebbe dovuto dichiarare senz'altro inammessibile la proposta istanza di risarcimento. Osserva che le spese del giudizio seguono la soccumbenza.

Anno XVII - N. 50 **11 Dicembre 1924**

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA — Ordini di servizio, Circolari e Comunicazioni *di durata determinata*:

PARTE QUARTA Giurisprudenza ferroviaria:

(3757) Roma 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

DECRETO MINISTERIALE *del 20 novembre* 1924, *n.* 1094, *che approva le norme per le promozioni nel personale esecutivo delle FF. SS. già in possesso della idoneità prescritta per il conseguimento della qualifica superiore.*

IL MINISTRO

Vista la relazione della Direzione Generale (Servizio Personale ed Affari Generali) n. 410-16-153783 in data 27 ottobre 1924;

Decreta:

E' autorizzata l'emanazione delle Norme pel conferimento delle promozioni agli agenti del personale esecutivo già in possesso della idoneità prescritta per il conseguimento della qualifica superiore.

Roma, li 20 novembre 1924.

Il Ministro: CIANO.

NORME pel conferimento delle promozioni agli agenti del personale esecutivo delle FF. SS. già in possesso dell'abilitazione o della idoneità prescritta per il conseguimento della qualifica superiore in applicazione del R. D. 6 dicembre 1923, n. 2651, modificato col R. D. legge 23 maggio 1924, n. 869.

1. Per gli avanzamenti degli agenti del personale esecutivo, che negli appositi esami od esperimenti tenutisi finora, hanno conseguito l'idoneità o l'abilitazione per la qualifica superiore, alla quale non hanno potuto essere promossi a suo tempo in dipendenza della sospensione delle promozioni nonostante l'avvenuta loro utilizzazione nelle funzioni superiori, pur mantenendo fermo il principio stabilito dal punto primo delle Norme per il conferimento delle promozioni per merito comparativo, e cioè che le promozioni stesse debbono avvenire di massima secondo il risultato degli esami, si dispone tuttavia che nello stabilire le relative decorrenze si applichi la norma generale del merito comparativo, anticipando, nella disponibilità delle relative piante organiche, quelle degli agenti che in occasione degli scioperi del maggio e dell'agosto 1922 acquistarono speciali benemerenze non defezionando dal loro posto e prestando servizi speciali.

Tale trattamento però non dovrà essere applicato per quanto riguarda il conferimento delle qualifiche di Capo de-

posito — Controllore viaggiante — Capo Personale viaggiante — Capi squadra operai e Capi squadra cantonieri pel conseguimento delle quali gli agenti interessati hanno ottenuto la rispettiva idoneità, non in seguito a semplice esame di abilitazione, come per le altre qualifiche comprese nelle presenti norme, ma sostenendo apposito esame concorso in base al risultato del quale ed all'ordine di merito della relativa graduatoria debbono avvenire, a termini delle disposizioni regolamentari, le conseguenti promozioni.

2. Dette promozioni, pel conferimento delle quali i Servizi interessati invieranno, salvo nei casi di cui in appresso, le relative proposte al Servizio Personale ed Affari Generali entro il più breve termine possibile, dovranno essere contenute nei limiti della disponibilità attualmente risultante in base alle piante organiche stabilite con deliberazione del cessato Commissario Straordinario, n. 2186 del 14 novembre 1923.

3. Promozioni a Capo Deposito.

Le promozioni riguardano i macchinisti T. V. e T. E. riusciti idonei nell'esame concorso tenutosi nel 1921.

Alle medesime verrà assegnata la decorrenza del 1° gennaio 1924, agli effetti economici e dei successivi aumenti. Nei riguardi esclusivamente dell'anzianità di grado gli agenti dovranno essere considerati promossi dalla data del compimento dei prescritti sei mesi d'esperimento nelle funzioni superiori.

4. Promozioni a Controllore viaggiante ed a Capo personale viaggiante.

Riguardano i Conduttori Capi riusciti idonei nell'esame concorso di cui la graduatoria pubblicata nei Bollettini del personale n. 14 e 28 del 7 aprile e 14 luglio 1921.

Anche a tali provvedimenti verrà assegnata, agli effetti economici e dei successivi aumenti, la decorrenza del 1° gennaio 1924, mentre, nei soli riguardi dell'anzianità di grado, gli interessati dovranno essere considerati promossi al grado superiore dalla data con cui vennero a compiere i 6 mesi d'esperimento nelle funzioni superiori.

5. Promozioni a Capo squadra operai.

Le promozioni alla suindicata qualifica si riferiscono agli operai di 1ª classe riusciti idonei negli esami concorso della sessione 1921 per:

Capi squadra operai Calderai, Fucinatori e Fonditori per le officine locomotive;

Capi squadra operai tornitori, Montatori e Aggiustatori per le officine locomotive;

Capi squadra operai Fonditori, Fucinatori, Tornitori e stagnai per le officine veicoli;

Capi squadra operai Falegnami e Montatori Veicoli per le officine veicoli;

Capi squadra operai per Depositi locomotive;

Capi squadra operai per squadre di rialzo;

nonchè agli operai di 1ª classe riusciti idonei nell'esame concorso per posti di Capo squadra operai (elettricisti) tenutosi nel 1922 (graduatoria 24 febbraio 1922).

Anche alle nomine a Capo squadra operai degli idonei negli esami del 1921 verrà assegnata, agli effetti economici e dei successivi aumenti la decorrenza del 1° gennaio 1924 e agli effetti dell'anzianità di grado, la data di compimento dei 6 mesi d'esperimento nelle funzioni superiori.

Alle promozioni poi degli idonei dell'esame del 1922, verrà assegnata la decorrenza del 1° febbraio 1924, agli effetti economici e dei successivi aumenti e nei riguardi dell'anzianità di grado la data di compimento di 6 mesi d'esperimento nelle funzioni superiori.

6. Promozioni a Sotto capo (al movimento).

Sono da sistemarsi i riusciti idonei nelle sessioni di esami al movimento:

Sessione indetta nel dicembre 1920;
Sessione indetta nel gennaio 1921;
Sessione indetta nel marzo 1921;
Sessione indetta nel giugno 1921;
Sessione indetta nel novembre 1921;
Sessione indetta nel marzo 1922;
Sessione indetta nel luglio 1922;
Sessione indetta nel novembre 1922;
Sessione indetta nel marzo 1923;
Sessione indetta nel luglio 1923.

Alla promozione degli idonei delle prime nove sessioni d'esami dovrà essere assegnata la decorrenza del 1° gennaio 1924, agli effetti economici e dei successivi aumenti, per quelli che non hanno partecipato a nessuno degli scioperi del maggio e dell'agosto 1922; del 1° febbraio 1924 ai rimanenti delle prime 5 sessioni e del 29 febbraio 1924, ai rimanenti idonei delle sessioni marzo, luglio, novembre 1922 e marzo 1923.

Agli effetti dell'anzianità di grado di sotto capo, gli agenti delle prime 9 sessioni d'esami dovranno considerarsi pro-

mossi rispettivamente dal 4 dicembre 1921, 9 dicembre 1921, 19 marzo 1922, 7 giugno 1922, 11 settembre 1922, 16 gennaio 1923, 12 aprile 1923, 8 agosto 1923 e 18 dicembre 1923 se non parteciparono a nessuno degli scioperi del maggio e agosto 1922; e dal 15 dicembre 1921, 15 gennaio 1922, 1° aprile 1922, 1° luglio 1922, 1° ottobre 1922, 1° febbraio 1923, 1° maggio 1923, 1° settembre 1923, 1° gennaio 1924 i rimanenti.

Agli idonei della sessione d'esami del luglio 1923 verrà assegnata la decorrenza dal 25 aprile 1924, sia agli effetti economici che della anzianità di grado.

7. Promozioni a Sotto capo (alle gestioni).

Riguardano unicamente gli agenti riusciti idonei nell'apposita sessione d'esami tenutasi nell'agosto 1922 a norma del disposto dell'art. 255 R. P.

Alle promozioni dei predetti idonei che non parteciparono a nessuno degli scioperi del maggio e dell'agosto 1922, dovrà essere assegnata, agli effetti economici e dei successivi aumenti, la decorrenza del 1° gennaio 1924 e la loro anzianità di grado dovrà considerarsi decorrente dal 1° gennaio 1923.

Alla promozione dei rimanenti idonei invece, dovrà essere assegnata la decorenza del 29 febbraio 1924 agli effetti economici e dei successivi aumenti ed i medesimi saranno da considerarsi, nei soli riguardi dell'anziantà di grado, come promossi dal 28 febbraio 1923.

8. Promozioni a macchinista T. V.

Devono riguardare:

I fuochisti abilitati con rito d'urgenza dal 1920 in poi che hanno prestato servizio con funzioni della propria qualifica od in quella di macchinista durante tutti e due gli scioperi del maggio e agosto 1922;

I fuochisti abilitati alla 1ª e 2ª sessione d'esami del 1919 e nella sessione del 1920.

Si stabilisce che nei riguardi di tutti i fuochisti abilitati come sopra, che prestarono servizio durante tutti e due i ripetuti scioperi del maggio e agosto 1922, venga assegnata alla loro promozione la decorrenza dal 1° gennaio 1924 agli effetti economici e dei successivi aumenti e che, nei riguardi dell'anzianità di grado, siano considerati promossi:

Dal 1° giugno 1921 quelli abilitati nella 1ª sessione del 1919;

Dal 1° gennaio 1922 quelli abilitati nella 2ª sessione 1919;

Dal 1° giugno 1922 quelli abilitati nella sessione del 1920 compresi gli abilitati con rito d'urgenza durante il 1920;

Dal 1° agosto 1922 quelli abilitati con rito d'urgenza posteriormente al 1920.

Alle promozioni dei rimanenti fuochisti della 1ª sessione 1919, dovranno essere assegnate le decorrenze 1° febbraio 1924 e 1° ottobre 1922 rispettivamente agli effetti economici e a quelli dell'anzianità di grado.

Ai rimanenti abilitati alla 2ª sessione del 1919, dovranno essere assegnate le decorrenze del 29 febbraio 1924 e 1° dicembre 1922 rispettivamente ai suindicati effetti.

Se, dopo aver provveduto alle sopracitate promozioni, rimarranno ancora dei posti disponibili, si potrà provvedere, nei limiti di tali posti, alla promozione dei fuochisti della sessione 1920 che non si trovano in condizioni di ottenere la nomina in questa occasione. per aver partecipato agli scioperi del maggio e agosto 1922.

9. Promozioni a Macchinista trodotte e manovre.

Devono riguardare:

a) i fuochisti comunque abilitati con rito d'urgenza dopo il 1° gennaio 1920 che, sottoposti alla revisione di cui all'art. 7 del Decreto Ministeriale 29 settembre 1920, non ebbero convalidata l'idoneità (art. 2 Decreto Ministeriale 21 maggio 1922);

b) i fuochisti dichiarati idonei alle funzioni di macchinista T. M. e da tempo utilizzati nelle funzioni superiori.

Alla promozione dei fuochisti che si trovano nell'una o nell'altra delle predette condizioni e che hanno prestato servizio durante tutti e due gli scioperi del maggio e dell'agosto 1922, dovrà essere assegnata la decorrenza del 1° gennaio 1924 agli effetti economici e dei successivi aumenti, mentre nei riguardi dell'anzianità di grado i detti agenti dovranno essere considerati promossi dal 1° agosto 1922.

Pei rimanenti fuochisti nelle condizioni di cui al punto *a*) verrà assegnata, alla loro promozione, la decorrenza del 1° febbraio 1924 agli effetti economici e dei successivi aumenti e verranno considerati promossi dal 1° ottobre 1922 agli effetti dell'anzianità di grado.

Se dopo aver provveduto alle sopracitate promozioni rimarranno ancora dei posti vacanti, si potrà provvedere, nei limiti di tali posti, alla promozione dei rimanenti fuochisti di cui al punto *b*).

A queste ultime promozioni saranno da assegnarsi le decorrenze del 29 febbraio 1924 e 1° dicembre 1922 rispettiva-

mente agli effetti economici e a quelli dell'anzianità di grado.

10. Promozioni a Conduttore Capo.

Devono riferirsi, in relazione alla disponibilità della pianta organica, agli idonei della sessione ordinaria 1920 (agenti del 3° e 4° gruppo fino a punti 48 della graduatoria).

Alla promozione degli agenti riusciti idonei e che non hanno preso parte a nessuno degli scioperi del maggio e dell'agosto 1922, sarà da assegnare la decorrenza unica del 1° gennaio 1924 agli effetti economici e dei successivi aumenti.

Alla promozione dei rimanenti idonei compresi nei suindicati gruppi 3° e 4° (fino a punti 48) della sessione ordinaria 1920 e che defezionarono in uno od entrambi dei sopra citati scioperi, sarà da assegnare, agli effetti economici e dei successivi aumenti, la decorrenza del 1° febbraio 1924.

Agli effetti poi dell'anzianità di grado, i primi verranno considerati promossi dal 1° agosto 1922, gli altri dal 1° ottobre 1922.

11. Promozione a Conduttore Ple.

Devono riferirsi ai risultati idonei nella 2ª sessione straordinaria 1920.

Anche a tali promozioni verrà assegnata, agli effetti economici e dei successivi aumenti, la decorrenza del 1° gennaio 1924 per gli idonei che non hanno partecipato a nessuno degli scioperi del maggio e dell'agosto 1922.

Alla promozione dei rimanenti verrà assegnata la decorrenza 1° febbraio 1924.

L'anzianità di grado sarà considerata rispettivamente dal 1° agosto 1922 e 1° ottobre 1922.

12. Promozioni a Conduttore.

Devono riferirsi agli idonei della 2ª sessione straordinania 1920. Ai detti agenti sarà praticato l'identico trattamento stabilito per le promozioni a Conduttore principale.

Nei riguardi degli idonei a Conduttore Capo compresi nella graduatoria della sessione ordinaria 1920 con meno di 48 punti, ed in confronto pure dei riusciti idonei a tale qualifica ed a Conduttore principale ed a Conduttore nelle sessioni d'esame tenutesi successivamente a quelle sopraindicate verrà provveduto, in relazione alle vacanze che si verificheranno, all'assegnazione alle funzioni superiori ed alle conseguenti promozioni in base all'ordine cronologico e di merito alle singole graduatorie d'esame in modo però che gli agenti che prestarono servizio durante gli scioperi del

maggio ed agosto 1922 conseguano la promozione con decorrenza, a tutti gli effetti (economici e di carriera) in anticipo di un mese sui colleghi scioperanti.

13. Promozioni a Capo squadra cantonieri.

Risultano in possesso della voluta idoneità soltanto gli agenti che riuscirono idonei nella sessione d'esame ultimata nel settembre 1923. Per questi la promozione decorrerà dalla data in cui avranno compiuto i 6 mesi di esperimento nelle funzioni superiori.

14. Promozioni a fuochista; promozione a verificatore; promozione ad assistente sale; promozione ad accenditore; promozione a manovratore; promozione a deviatore.

Verrà assegnata a tutti gli effetti (economici e di carriera) la decorrenza del 1° gennaio 1924 per gli agenti di qualunque qualifica già in funzioni e che non abbiano partecipato a nessuno degli scioperi del maggio e agosto 1922.

I rimanenti dovranno essere scrutinati, agli effetti della promozione, col sistema del merito comparativo ed in base alle relative graduatorie saranno promossi, nel limite dei posti disponibili, dal 1° febbraio 1924.

15. Promozioni ad operaio e ad operaio di 1ª classe.

Per gli agenti che si trovano in condizioni di poter conseguire la promozione da Manovale ad Operaio, oppure da operaio ad operaio di 1ª classe, si dovrà provvedere immediatamente agli appositi esperimenti in base al risultato dei quali potranno essere presentate le relative proposte di promozione corredate dalle rispettive graduatorie di idoneità.

A tali promozioni sarà da assegnare la decorrenza del 1° gennaio 1924 a tutti gli effetti, per gli idonei che non parteciparono a nessuno degli scioperi del 1922 (maggio e agosto), mentre per i rimanenti la decorrenza sarà quella del 29 febbraio 1924.

Qualora vi fossero agenti che avessero già sostenuto tale esperimento e fossero tuttavia in attesa della promozione, potranno a loro riguardo essere senz'altro inviate le corrispondenti proposte di promozione alle quali pure verrà data la decorrenza del 1° gennaio 1924 a tutti gli effetti per quelli che non parteciparono a nessuno degli scioperi del 1922 (maggio e agosto), mentre per i rimanenti la decorrenza sarà quella del 1° febbraio 1924.

16. Nei riguardi degli agenti pei quali viene ammesso il conferimento della promozione con decorrenza anticipata per avere essi prestato servizio durante tutti e due gli scioperi

del maggio e agosto 1922, s'intende che le prestazioni dei medesimi in tali occasioni devono essere state rese spontaneamente e di loro iniziativa e non perchè siano stati costretti per qualsiasi motivo.

17. Gli agenti contemplati nelle presenti norme, per essere proposti per la promozione al grado superiore, devono avere disimpegnato in modo soddisfacente sotto ogni riguardo le relative funzioni.

18. I fuochisti tuttora in prova, provenienti dagli allievi fuochisti, potranno ottenere la nomina a stabile allo scadere del periodo regolamentare di prova senza sostenere il prescritto esame di idoneità, purchè non abbiano preso parte agli scioperi del maggio ed agosto 1922.

19. Gli operai di 1ª classe appartenenti ai rami: linee elettriche, apparati centrali, manutenzione fabbricati ed opere d'arte nonchè quelli degli ex Riparti tecnici, potranno ottenere la nomina a Sotto capo squadra operai mediante scrutinio per merito comparativo.

Con lo stesso criterio del merito comparativo i Sotto Capi squadra operai dei predetti Rami di servizio potranno essere scrutinati per la promozione a Capo squadra operai.

Le suindicate promozioni a Sotto capo squadra operai ed a Capo squadra operai decorreranno dal 1° gennaio 1924, a tutti gli effetti, nei riguardi degli agenti che prestarono servizio negli scioperi del 1° maggio e agosto 1922, mentre per i rimanenti agenti che defezionarono in un uno od in entrambi i predetti scioperi, avranno la decorrenza dal 1° febbraio 1924.

20. I Cantonieri e Guardiani che al 1° gennaio 1924 si trovavano da oltre sei mesi a disimpegnare in via continuativa le funzioni di guardablocco potranno essere promossi a questa ultima qualifica in quanto ne siano riconosciuti meritevoli.

Tali promozioni avranno decorrenza a tutti gli effetti dal 1° gennaio 1924 nei riguardi dei Guardiani e Cantonieri che non parteciparono agli scioperi del 1° maggio e agosto 1922, e dal 1° febbraio 1924 pei rimanenti.

21. Le presenti norme non riguardano il personale proveniente dalle cessate amministrazioni austriache.

Il Ministro
CIANO.

COMUNICATO

Agenti destituiti o licenziati perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
INCHINGOLO Antonio (179975)	Frenatore	Condannato a sei mesi di reclusione per furto di tessuti commesso in stazione di Amendolara il 28 aprile 1922 (Sentenza 4 agosto 1924 della Corte di Appello di Catanzaro).
SPINARDI Silvio (108037)	Operaio	Condannato a cinque anni di reclusione per correità in furto di oggetti preziosi e denaro, commesso in danno dei coniugi Molfini in Genova il 5 luglio 1917. (Sentenza 22 aprile 1924 della Corte di Appello di Genova).
ARLANDO Ernesto (156556)	Cantoniere	Condannato ad anni due e mesi quattro di reclusione, alla multa di L. 650 e a tre mesi d'interdizione dai pubblici uffici, per ricettazione, corruzione e truffa, nonchè per furto di un copertone del valore di L. 900 commesso in danno dell' Amministrazione a Spinetta Marengo nel dicembre del 1922. (Sentenza 22 novembre 1923 del Tribunale di Alessandria.

Ordine di servizio N. 151.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

La « Società Anonima cooperativa ferroviaria di consumo » di S. Benedetto del Tronto, avendo estesa la vendita al pubblico, non ha più diritto a fruire per i propri trasporti della riduzione di tariffa di cui il Regolamento pubblicato con l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta Società deve quindi essere depennato dall'elenco delle cooperative ferroviarie (allegato *A* al citato Regolamento) ristampato con l'ordine di servizio n. 165-1923.

Distribuito agli agenti delle classi 5 e 22.

Circolare N. 75.

Versamento e trasmissioni dei fogli d'accompagnamento.

Risulta che il versamento dei fogli d'accompagnamento dei carri misti a G. V. ed a P. V. (mod. 140, M. 140-a, M. 217-a M. 217-b) dalle stazioni e dai Capi personale viaggiante alle Sezioni Movimento e Traffico e lo scambio di detti fogli, per l'archiviazione, non sempre hanno luogo nei termini e con le modalità prescritte dalle vigenti disposizioni.

Si rammenta pertanto che:

a) il versamento di detti fogli, al pari di quelli M. 411 (bagagli), M. 412 (valori), M. 413 (merci a G. V.) e M. 415 (unico per bagagli, valori e merci a G. V.) deve sempre avvenire *entro il giorno successivo a quello del ritiro;*

b) lo scambio dei fogli di cui trattasi fra Sezione e Sezione, per l'archiviazione, deve essere effettuato *entro tre giorni da quello del ricevimento;*

c) tanto il versamento, quanto lo scambio, come pure le trasmissioni dei fogli d'accompagnamento fra le Sezioni e

fra le medesime ed altri Uffici devono sempre aver luogo *con piego raccomandato in servizio, scortato da mod.* G-75;

d) occorre compilare la nota M. 418 per il versamento dei fogli M. 411, M. 412, M. 413 e M. 415 e la distinta M. 180 per il versamento, lo scambio e le trasmissioni dei fogli M. 140, M. 140-a, M. 217-a e M. 217-b.

Distribuita agli agenti delle classi 5, 18 *e* 20.

Comunicazioni.

Riammissione alle gare. — In relazione alla Circolare della Ragioneria Generale dello Stato n. 2361 del 13 aprile 1909 si partecipa che il Ministero della Guerra, con decreto 18 ottobre 1924 n. 201, ha riammesso a fare offerte per i contratti con lo Stato la ditta Giovanni *Scarzella* e C. di Alessandria ed i suoi componenti Signori Giovanni *Scarzella* fu Marcello, domiciliato in Rocchetta Tanaro, Cesare *Borgoglio* fu Francesco e *Balza* Giovanni fu Francesco, domiciliati in Litta Parodi, che furono esclusi con precedente decreto del 21 giugno 1923, n. 375, pubblicato nel Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato n. 34 del 23 agosto 1923.

Il Direttore generale
ODDONE.

Comunicazioni :

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori riguardanti la sistemazione degli impianti provvisori eseguiti durante la guerra nella stazione di Trento	L. P.	Ore 16 20 dicembre 1924	1.130.000	Sezione Lavori Trento
Costruzione di un fabbricato per la tempera e riparazione attrezzi nelle Officine di Verona	L. P.	Ore 12 20 dicembre 1924	120.000	Sezione Lavori Verona
Rinnovamento di ml. 1476 di binario sulla linea Siracusa-Licata	T. P.	21 dicembre 1924	—	Sezione Lavori Catania
Rinnovamento di ml. 954 di binario in galleria Falconara della linea Bivio Fiumetorto-Messina	T. P.	21 dicembre 1924	—	Sezione Lavori Catania
Rinnovamento di ml. 756 di binario in galleria Lavari della linea Bivio Fiumetorto-Messina	T. P.	21 dicembre 1924	—	Sezione Lavori Catania

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Materiale da vendere. 15 Carozze 9 Bagagliai 2 Carri demolendi esistenti nell'Officina di Vicenza presso la quale possono essere visitati. Il materiale viene venduto dove e come si trova. La spedizione alla località destinataria è a spese dell'acquirente. L'offerta dovrà essere fatta per Kg. di materiale L'Amministrazione FF. SS. si riserva di consegnare i materiali suddetti entro quattro mesi dalla data di approvazione del contratto, secondo le norme di vendita emanate dal Servizio Materiale e Trazione, Firenze. Le carozze verranno cedute senza addobbi e senza crine.	T. P.	27 dicembre 1924	—	Servizio Materiale e Trazione Ufficio 3° Firenze
Lavori aggiuntivi di restauro della Galleria di Ribera della linea Castelvetrano - Porto Empedocle	L. P.	Ore 16 5 gennaio 1925	397.000	Esercizio Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia) Palermo
Costruzione di due tratti di muro di sostegno della linea Torino Milano, dal cavalcavia di Corso Vinzaglio verso quello per la via Cassini	L. P.	Ore 17 27 dicembre 1924	260.000	Sezione Lavori Torino Sud
Costruzione di alcuni marciapiedi della Stazione di Foggia	C. fiduciario	Ore 11,30 30 dicembre 1924	50.000	Sezione Lavori Foggia

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Costruzione di un tratto di muro di sostegno a sinistra della linea Torino-Modane compreso fra i cavalcavia di Via Cassini e di Corso Vinzaglio	L. P.	Ore 17 27 dicembre 1924	340.000	Sezione Lavori Torino Sud
Fornitura è posa in opera delle nuove membrature metalliche occorrenti per l'adattamento delle membrature preesistenti al ponte sul Rio S. Nicolò in Venezia Marittima	T. P.	Ore 12 9 gennaio 1925	150.000	Sezione Lavori Venezia
Lavori occorrenti per eseguire circa 160 fondazioni di calcestruzzo e innalzamento in esse di altrettanti pali nel tratto Lucca-S. Martino al Colle	L. P.	Ore 9 29 dicembre 1924	150.000	Ufficio Elettrificazione Livorno (Via Vittorio Emanuele 91 I)
Lavori relativi al rinnovamento di ml. 1626 di binario fra i Km. 141+950 e 143+585 della linea Roccapalumba-Porto Empedocle	C. fiduciario	Ore 18 26 dicembre 1924	30.000	Sezione Lavori Caltanisetta
Lavori di terra e murari per aumentare la capacità del fascio di binari di ricevimento e partenza dei treni merci e per costruire una nuova asta di manovra in Stazione di Ancona Centrale	L. P.	Ore 12 3 gennaio 1925	90.000	Sezione Lavori Ancona
Lavori riguardanti la fornitura della terza condotta forzata per l'impianto principale del Sagittario	T. P.	Ore 18 22 dicembre 1924	—	Servizio Lavori Costruzioni Ufficio VII Roma

Elenco delle forniture da appaltarsi dall'Amministrazione ferroviaria.

		MATERIALE DA FORNIRSI	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	100	Scaricatori per telefoni tipo post-office completi di tubetti	T. P.	19-12-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
»	2850	Tubetti di vetro da cm. 5 per detti scaricatori			
—	--	Apparecchi microtelefonici	T. P.	19-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	300	fogli di mica 64/619 21	T. P.	19-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
Kg.	100	Nastro d'amianto largo millimetri 25 spessore mm. 1 circa	T. P.	20-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
Kg.	22.000	Vernici diverse per coloritura carozze	L. P.	14-2-1925	Id. Ufficio 2° Id.
Kg.	30.000	Solfato di rame	L. P.	5-1-1925	Id. Ufficio 2° Id.
Kg.	10.000	Olio di lino crudo	T. P.	18-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.
Kg.	3000	Olio minerale interno per macchine marine	T. P.	18-12-1924	Id. Ufficio 2° Id.
N.°	1900	Gruppi positivi ed accessori per batterie accumulatori	T. P.	18-12-1924	Id. Ufficio 3° Id.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	14	Centralini telefonici a 4, 6, 10 e 12 linee	T. P.	23-12-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
Kg.	1500	Lana filata per boccole di locomotive	L. P.	5-1-1925	Id. Ufficio 2° Id.
N.°	10.000	Isolatori di sospensione di porcellana	L. P.	13-1-1925	Id. Ufficio 3° Id.
Kg.	239.250	Filo di ferro zincato per linee telegrafiche e telefoniche	L. P.	13-1-1925	Id. Ufficio 3° Id.
Ml.	8000	Tela nera, alta cm, 110 per fodere dei mantici d'intercomunicazione carrozze	L. P.	15-1-1925	Id. Ufficio 2° Id.
N.°	40.000	Scope di stipa grandi	T. P.	26-12-1924	Id. Ufficio 2° Id.
N.°	29.000	Scopette di padule	T. P.	26-12-1924	Id. Ufficio 2° Id.
N.°	105.000	Manichi per pale e forconi da massicciata	L. P.	5-1-1925	Id. Ufficio 3° Id.
Kg.	22.000	Bianco di zinco commerciale (ossido di zinco grigio)	L. P.	5-1-1925	Id. Ufficio 2° Id.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	40	Pali d'amaraggio in ferro (a traliccio) per T. E.	L. P.	13-1-1925	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
Kg.	500	Stoppino di cotone filato e ritorto per lumi	L. P.	17-1-1925	Id. Ufficio 2° Id.
Kg.	795	Guarnizioni di amianto	L. P.	17-1-1925	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	10	Gru da pesi da 6 T.	Asta pubblica	10-1-1925 (Ore 10)	Id. Ufficio 3°
—	—	Materiali minuti di armamento	Asta pubblica	13-1-1925 (Ore 10)	Id. Ufficio 3° Id.

Il Direttore Generale:

ODDONE.

Sentenza

Assegno - Errore nella riscossione - Azione verso il destinatario.

Se nella riscossione dell'assegno gravante la merce le Ferrovie abbiano per errore esatta una somma minore di quella effettivamente dovuta, esse hanno sempre diritto a ripetere la differenza dal destinatario, senza che possa da questi opporsi di averne già effettuato il pagamento al mittente.

TRIBUNALE DI MILANO — 6-13 luglio 1922 - Avv. Piredda ff. *Pres. est.*
Ferrovie contro Ditta Rochowansky e Rubele.

FATTO.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato con citazione 8 giugno 1921 conveniva davanti a questo Tribunale la ditta ing. Rochowanschy e Rubele di Verona in persona del suo legale rappresentante sig. Giacomo Rubele, per sentirla condannare al pagamento della somma di L. 14.514,10 per aggio corrisposto in meno nella spedizione n. 3 del 15 luglio 1920 da Vevoy a Milano, oltre gli interessi dalla giudiziale domanda al saldo, rifusione di spese ed onorari e sentenza provvisoriamente esecutiva.

La stessa richiedente spiegava che la merce viaggiava garantita d'assegno emesso in moneta svizzera; che essa infatti pagò alle Ferrovie svizzere in moneta svizzera al cambio allora corrente del 318 %; che invece la convenuta al momento dello svincolo pagò per errore alle Ferrovie italiane in lire italiane; che la somma da versare ammontava a lire 21.298,15 complessivamente, mentre la convenuta pagò soltanto la somma di L. 6.784,05 che perciò è dovuta la differenza di L. 14.514,10. La convenuta obbiettava che l'Amministrazione ferroviaria è in colpa nell'avere richiesto il

pagamento dell'assegno in lire italiane, e che, in seguito a detto errore, essa regolò di conformità i suoi conti col mittente, per cui solo il mittente avrebbe lucrato e contro lo stesso si sarebbe dovuto procedere.

DIRITTO.

L'equivoco esistente nella eccezione sollevata dalla convenuta appare evidente se si considera che i diritti ed obblighi del mittente passano al destinatario dal momento in cui questi svincolando la spedizione abbia ritirato il bollettino di consegna, e che perciò da questo momento stesso è proprio il destinatario tenuto al pagamento di quanto è dovuto in dipendenza del trasporto.

Stabilito questo concetto sembra intuitiva la conseguenza derivante dalle disposizioni contenute nelle Tariffe e nella Convenzione di Berna intorno alla legittima possibilità di rettificare gli errori incorsi a danno dell'Amministrazione e del pubblico, ed intorno al dovere del rimborso di ciò che effettivamente è dovuto da parte dell'obbligato, che nel caso in esame è appunto il destinatario.

Il richiamo fatto dalla convenuta alla posizione del mittente non può avere efficacia od importanza nei riguardi dell'Amministrazione ferroviaria poichè, come si è osservato, è la ditta Rochowanschy e Rubele che ha provveduto allo svincolo e ritiro della merce sulla quale gravava l'assegno in franchi svizzeri, ed è quindi questa Ditta obbligata ai regolari pagamenti verso le Ferrovie.

E se, per l'errore dell'Amministrazione ferroviaria nella esazione dell'assegno, si fosse per avventura avvantaggiato il mittente, ciò non riguarda e non può riguardare l'Amministrazione che dal destinatario deve ottenere il pagamento dei giusti e dovuti diritti, e dovrà precisamente essere il destinatario a procurare di rivalersi verso il suo contraente. Non si può e non si deve scordare che sulla merce gravava un assegno di 6.125,60 franchi svizzeri; che per errore delle Ferrovie italiane la ditta Rochowanschy e Rubele pagò in complesso la somma di lire italiane 6.784,05, anzichè la maggiore effettivamente dovuta; che le Ferrovie italiane dovettero rimborsare le Ferrovie svizzere in moneta svizzera; che infine la Ditta Rochowanschy e Rubele aggiustò la partita di merce col mittente in rapporto alla somma minore erroneamente corrisposta all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato. Dopo ciò non pare troppo agevole il comprendere come la Rochowanschy non abbia tratto vantaggio dall'errore

delle Ferrovie italiane; ma comunque una tale indagine non ha importanza nella specie, perchè l'azione proposta dalla Amministrazione non ha la base esclusiva sul concetto dello indebito arricchimento, ma è sopratutto fondata in principî più atti ed essenziali di regolarità amministrativa, di esattezza di gestione e di rigorosità di contabilità, tanto che il rimborso è ugualmente dovuto quando è fatto in danno del pubblico.

Perciò le prove testimoniali dedotte dalla convenuta non possono venire neppure ammesse, trattandosi di porre in essere circostanze irrilevanti, non aventi l'efficacia di togliere l'obbligo del destinatario di corrispondere quella esatta somma che avrebbe dovuto pagare all'arrivo della spedizione e che l'Amministrazione non può da altri richiedere all'infuori del destinatario che ricevette la merce. La domanda attrice merita adunque accoglimento essendo fondata e giustificata.

Anno XVII - N. 51

18 Dicembre 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

(3997) Roma 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

PARTE TERZA — Ordini di servizio, Circolari e Comunicazioni *di durata determinata*:

PARTE QUARTA - Giurisprudenza ferroviaria:

REGIO DECRETO-LEGGE 4 *agosto* 1924, *n.* 1292, *concernente l'approvazione del nuovo ordinamento della Milizia Volontaria per la sicurezza nazionale* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 14 gennaio 1923, n. 31;
Visto il R. decreto 8 marzo 1923, n. 831;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Riconosciuta la necessità che l'azione di tutte le forze armate dello Stato sia armonizzata e regolata da disposizioni legislative e regolamentari comuni, perchè in un solo fascio di opera e di sentimento esse possano sempre meglio corrispondere al loro altissimo compito di tutelare l'integrità della Patria e mantenere salde le istituzioni;
Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto coi Ministri Segretari di Stato per l'interno, per la guerra, per la marina, per le finanze, per la giustizia e gli affari di culto, e per le colonie;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La M. V. S. N. fa parte delle forze armate dello Stato. I suoi componenti prestano giuramento di fedeltà al Re e sono soggetti alle stesse disposizioni disciplinari e penali di quelli appartenenti al Regio esercito.

Art. 2.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri, d'accordo coi Ministri per la guerra, per la marina, per le colonie, per le finanze e col comandante generale della milizia, provvede a sistemare l'ordinamento della M. V. S. N. in base ai compiti stabiliti dal presente decreto:

La M. V. S. N. avrà il seguente ordinamento:
un comando generale;
12 comandi di zona;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 30 agosto 1924, n. 204.

3 comandi di gruppo autonomo di legioni;
95 comandi di legione.

Ogni legione sarà costituita da 3 a 5 coorti. Ciascuna coorte si comporrà di 3 centurie, e ciascuna centuria di 3 manipoli.

Il numero delle legioni può variare, ed è fissato anno per anno in sede di bilancio di previsione.

Art. 3.

La M. V. S. N. ha una propria gerarchia, corrispondente a quella delle altre forze armate dello Stato.

La gerarchia degli ufficiali è la seguente:

Console generale (comandante generale della M. V. S. N.), corrispondente a generale di Corpo d'armata;

Console (comandante di zona o gruppo autonomo di legioni), corrispondente a generale di divisione;

Proconsole (comandante di legione), corrispondente a colonnello;

Seniore (comandante di coorte), corrispondente a maggiore;

Centurione (comandante di centuria), corrispondente a capitano;

Capo manipolo (comandante di manipolo), corrispondente a sottotenente, (a tenente per coloro che nell'Esercito hanno il grado corrispondente).

Art. 4.

Il comandante generale e i comandanti di zona, di gruppo autonomo e di legione, e gli ufficiali e militi ad essi addetti, sono permanentemente in servizio. Tutti gli altri ufficiali e tutti gli altri militi sono normalmente da considerarsi in congedo.

Art. 5.

Gli ufficiali ed i militi della M. V. S. N. prestano servizio volontario, e, tranne quelli di cui all'art. 4, sono retribuiti solo nei giorni in cui sono chiamati alle armi.

Art. 6.

Gli ufficiali della M. V. S. N. sono tratti dagli ufficiali delle categorie in congedo del Regio esercito, della Regia marina, della Regia aeronautica, in seguito a loro domanda; i capi manipolo potranno essere reclutati anche dai cittadini

e dai capi squadra della milizia, previo accertamento della loro idoneità al grado.

Apposita legge stabilirà per tutti lo stato giuridico.

Art. 7.

I militi sono tratti dai cittadini del Regno che ne facciano domanda, che rispondano a speciali condizioni di idoneità fisica, morale e politica, ed abbiano compiuta l'età di anni 17 e non superata quella di anni 50.

Art. 8.

Gli ufficiali della M. V. S. N. all'atto del loro incorporamento conserveranno il grado e l'anzianità assoluta loro attribuita nelle categorie in congedo del Regio esercito, Regia marina, Regia aeronautica dalle quali provengono.

Il successivo avanzamento degli ufficiali della M. V. S. N. sarà regolato con apposite norme legislative, analoghe a quelle stabilite per le altre forze armate dello Stato.

L'ufficiale della M. V. S. N. potrà essere incaricato di funzioni di comando superiori a quelle inerenti al grado di cui è rivestito.

Art. 9.

Le domande di ammissione nella M. V. S. N. da parte degli ufficiali in congedo del Regio esercito, Regia marina e Regia aeronautica sono presentate al comando generale della M. V. S. N. Su di esse deciderà, previ accertamenti sullo stato di servizio del richiedente e sui suoi precedenti nella vita civile, una Commissione composta da un console della milizia, presidente, un generale di brigata del Regio esercito e un proconsole della milizia, membri.

L'ufficiale generale del Regio esercito sarà nominato dal Ministero della guerra; gli ufficiali della milizia saranno nominati dal comando generale della M. V. S. N.

Art. 10.

Le domande di ammissione a milite della M. V. S. N. da parte dei cittadini del Regno sono presentate al comando della legione con giurisdizione sulla località di residenza del richiedente.

Alle domande dovranno essere annessi i documenti seguenti:

a) fede di nascita;

b) certificato penale;

c) foglio di congedo per coloro che hanno già adempiuto agli obblighi di leva.

Art. 11.

La M. V. S. N è agli ordini del Presidente del Consiglio e concorrerà a quei servizi che, volta a volta, egli giudicherà del caso nell'interno del Regno e nelle Colonie.

Alla M. V. S. N. è affidata in modo permanente la istruzione premilitare dell'Esercito, secondo le norme ed i regolamenti che saranno emanate dal Ministero della guerra, sentito il parere del comando generale della milizia.

Per quanto riguarda la istruzione premilitare dell'Esercito, la M. V. S. N. sarà alla diretta dipendenza del Ministero della guerra e delle autorità militari territoriali.

Art. 12.

Il personale della M. V. S. N., soggetto all'obbligo del servizio militare, in caso di chiamata alle armi, di richiami per istruzione ordinati dalle autorità militari, od in caso di mobilitazione, è incorporato nelle unità del Regio esercito, della Regia marina e della Regia aeronautica alle quali appartiene.

I riparti della M. V. S. N. costituiti con personale esente da tali obblighi, concorrono, in caso di guerra, alla difesa dello Stato, o nell'interno del territorio del Regno e nelle Colonie, o presso l'Esercito operante, secondo i particolari compiti che ad essi verranno affidati dal Ministero della guerra.

Art. 13.

Tutte le spese per il funzionamento della M. V. S. N. sono a carico del bilancio della Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Art. 14.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri, di concerto coi Ministri interessati, emanerà ogni disposizione necessaria per l'esecuzione del presente decreto.

Art. 15.

E' abrogata ogni disposizione contraria al presente decreto.

Art. 16.

Il presente decreto avrà attuazione dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Disposizioni transitorie.

Art. 17.

Gli attuali quadri della M. V. S. N. dovranno avere immediata sistemazione, in relazione al disposto degli articoli precedenti del presente decreto.

Art. 18.

Per alcuni ufficiali della M. V. S. N., la cui posizione sarà esaminata personalmente dal Presidente del Consiglio dei Ministri, assistito dal Ministro per la guerra e dal console generale comandante della M. V. S. N., può essere ammessa — solo in via eccezionale — la conservazione del grado che essi attualmente rivestono.

Le relazioni gerarchiche fuori del servizio armato fra i suddetti ufficiali e quelli delle altre forze militari dello Stato saranno stabilite in base ai gradi effettivamente ricoperti nel Regio esercito, nella Regia marina, nella Regia aeronautica.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 4 agosto 1924.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — FEDERZONI — DI GIORGIO — THAON DE REVEL — DE' STEFANI — OVIGLIO — LANZA DI SCALEA.

Visto, *il Guardasigilli*: OVIGLIO.

DECRETO MINISTERIALE *del 12 dicembre 1924 n. 1321 che approva le norme per il concorso interno di cui all'art. 10 del R. Decreto 21 ottobre 1923, n. 2580.*

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI

Visto il R. D. 21 ottobre 1923, n. 2580;

Visto il R. D. 30 ottobre 1924, n. 1818;

Vista la deliberazione 6 febbraio 1924, n. 2866 del Commissario Straordinario per le Ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio di Amministrazione;

Decreta:

Le norme per il concorso interno a posti di Ispettore di 1ª classe (gruppo *B*) da tenersi fra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto al 10 dicembre 1923 (data di pubblicazione del R. D. 21 ottobre 1923, n. 2580) muniti, alla data stessa, di un diploma di laurea conseguita nel Regno e che risultino ex combattenti, ai sensi dell'art. 10 del predetto R. D. 2580, di cui la deliberazione 6 febbraio 1924, n. 2866, restano abrogate e vengono così sostituite:

Norme per il concorso interno a posti di ingegnere, a posti di avvocato, a posti di medico ed a posti di ispettore da tenersi per titoli e per esperimento pratico fra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto al 21 ottobre 1923, data del R. D. n. 2580, muniti, alla data stessa, di un diploma di laurea conseguita nel Regno e che risultino ex combattenti, ai sensi dell'art. 10 del R. D., n. 2580.

Con altro Decreto Ministeriale verranno fissati i posti da mettersi a concorso per ciascuna delle singole qualifiche comprese nelle sopra indicate Norme.

Roma, li 12 dicembre 1924.

Il Ministro
CIANO.

NORME per il concorso interno a posti di Ingegnere - a posti di Avvocato - a posti di Medico ed a posti di Ispettore - (quadri di classificazione allegati alla legge 7 aprile 1921, n. 368) da tenersi per titoli e per esperimento pratico fra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto al 21 ottobre 1923, data del Regio decreto n. 2580, muniti alla data stessa, di un diploma di laurea conseguita nel regno e che risultino ex combattenti, ai sensi dell'art. 10 del R. D. n. 2580.

1. La domanda di ammissione al concorso interno, da inviarsi per via gerarchica, dovrà essere redatta su carta da bollo da L. 3 e scritta di proprio pugno dal concorrente

e da lui firmata e dovrà essere presentata alla Autorità immediatamente superiore non oltre il 15 gennaio 1925.

Alla domanda di ammissione il concorrente dovrà allegare il diploma di laurea di cui è in possesso ed il certificato comprovante i punti riportati nei singoli esami dell'intero corso universitario e nell'esame di laurea.

Il concorrente potrà pure, con regolari documenti rilasciati dalla competente Autorità, comprovare la sua posizione di ex combattente, ai sensi dell'art. 10 del R. D. 21 ottobre 1923, n. 2580.

Il concorrente dovrà allegare alla domanda di ammissione tutti quegli altri certificati di studio, di precedenti servizi eventualmente prestati, di benemerenze civili o militari conseguiti, che riterrà di produrre.

Le domande già prodotte ai sensi delle norme approvate con la deliberazione 6 febbraio 1924, n. 2866 saranno tenute valide a tutti gli effetti del presente concorso, purchè i concorrenti si trovino, beninteso, in possesso di tutti i requisiti richiesti dalle presenti norme.

2. I Servizi Centrali da cui dipendono i concorrenti trasmetteranno le domande ed i documenti al Servizio Personale ed Affari Generali non più tardi del giorno 30 gennaio 1925.

Le domande dovranno essere accompagnate da un particolareggiato rapporto informativo sulla durata e qualità del servizio ferroviario prestato dal concorrente; sulla conoscenza in genere del servizio stesso; sulla attività e sullo zelo dimostrati nel disimpegno delle mansioni affidate; sulle attitudini alle funzioni del grado cui l'agente aspira e sulla specialità di servizio cui potrebbe più proficuamente essere destinato, nonchè su tutti quegli altri requisiti che concorrano a dare sicuri elementi di giudizio in merito al servizio prestato.

Tali rapporti compilati dai Capi dell'ufficio (per i Servizi Centrali) e dal Capo della Sezione o dell'Officina da cui gli agenti dipendono, dovranno essere vistati ed approvati dal Capo del rispettivo Servizio, ed eventualmente accompagnati dalle sue osservazioni.

Gli uffici interessati dovranno allegare alla domanda di ogni aspirante anche una copia del suo foglio matricolare, debitamente aggiornata.

3. Spirato il termine per la presentazione delle domande di ammissione al concorso la Commissione Centrale di Avanzamento procederà all'esame dei titoli di studio prodotti dai concorrenti e valuterà definitivamente il rapporto informativo compilato per ciascun concorrente; e, dopo

assunte tutte quelle maggiori informazioni che crederà del caso, giudicherà inappellabilmente dell'ammissione o meno al concorso, al quale per altro i concorrenti non potranno comunque essere ammessi se non avranno riportato almeno 24 punti su 30 nella valutazione del rapporto informativo.

Di tutto l'operato della Commissione d'Avanzamento saranno redatti appositi verbali.

Un Funzionario dell'Amministrazione eserciterà l'Ufficio di segretario, senza voto.

Ai concorrenti che non verranno dichiarati ammissibili al concorso saranno restituiti senz'altro i documenti presentati.

4. I concorrenti dichiarati ammissibili al concorso dovranno compiere un periodo di prova nelle funzioni di grado 5° della durata di sei mesi.

La prova di sei mesi non potrà in alcun caso essere compiuta presso l'Ufficio (Servizio) Sezione od Officina presso le quali l'aspirante presta attualmente l'opera sua e la sua durata non potrà essere prorogata per alcuna ragione.

Gli agenti ammessi al concorso dovranno compiere invece il periodo di prova, di massima, presso un impianto dell'Esercizio che sarà destinato dalla Commissione Centrale di Avanzamento e potranno pertanto essere destinati anche in altre residenze, senza aver titolo, perciò, ad indennità di trasferta nè di trasloco.

Per gli agenti in possesso dei soli requisiti fisici richiesti per il Gruppo 1° dell' O. G. 9-1920 la Commissione Centrale di Avanzamento stabilirà per ciascuno di essi, presso quali Uffici amministrativi o di ragioneria dovranno essere destinati.

Gli agenti che verranno destinati al Movimento e Traffico dovranno, entro un anno, dalla data di immissione nel periodo di prova, conseguire tutte le prescritte abilitazioni.

Pei concorrenti che non conseguissero, nel suddetto termine, non prorogabile, tutte le prescritte abilitazioni, sarà revocata la nomina al grado 5° e sarà senz'altro provveduto per il loro ritorno nel grado e nella qualifica di provenienza.

I laureati in ingegneria di massima saranno destinati presso i Reparti dei Lavori o del Materiale e Trazione o presso le Officine.

I laureati in giurisprudenza potranno essere destinati alla dipendenza degli Uffici Legali qualora si trovino in possesso dei requisiti di iscrizione all'Albo e di esercizio professionale stabiliti dalla tabella allegata al R. decreto 26 gennaio 1922, n. 212.

I laureati in medicina e chirurgia potranno essere desti-

nati agli Uffici Sanitari qualora si trovino in possesso dei requisiti di esercizio professionale o di frequenza a corsi di perfezionamento come dalla tabella allegata al R. decreto 26 gennaio 1922, n. 212.

Compiuto il periodo di prova i Capi degli Uffici/Servizi/ o delle Sezioni o delle Officine dovranno compilare un dettagliato rapporto informativo per ogni agente che ebbe a sostenere tale periodo di prova alla loro dipendenza.

Da tale rapporto dovrà emergere se l'agente sia in possesso, per le sue qualità e le sue attitudini, di tutti i necessari requisiti per ben disimpegnare le mansioni di grado 5°, e dovranno altresì contenere tutte quelle altre notizie che si crederanno del caso per dare sicuri elementi di giudizio.

Tali rapporti in originale dopo essere stati vistati dal rispettivo capo Servizio, anche per le sue eventuali osservazioni, saranno trasmessi, per il definitivo esame, alla Commissione Centrale di Avanzamento a mezzo del Servizio Personale ed Affari Generali.

5. Spirato il termine del periodo di prova la Commissione Centrale di Avanzamento procederà alla valutazione dei rapporti informativi redatti al riguardo e addiverrà alla classificazione dei concorrenti.

Per tale classificazione la Commissione di Avanzamento disporrà di 100 punti così ripartiti:

a) per il periodo di prova . . . . punti 20

b) per il servizio ferroviario precedente, l'anzianità e gli altri titoli di servizio . . . . » 30

c) per la votazione complessiva degli esami speciali del corso universitario e di laurea e per gli altri titoli accademici e scientifici . . . . » 25

d) per il servizio militare prestato come combattente . . . . » 25

Per essere dichiarati idonei i concorrenti dovranno riportare complessivamente non meno di 70 punti con almeno 16 punti per il periodo di prova.

6. La somma dei punti conseguiti dai concorrenti dichiarati idonei costituirà la classificazione definitiva che determinerà la graduatoria di merito. Tale graduatoria dovrà essere suddivisa in altre graduatorie distinte a seconda dei posti messi a concorso per ciascuna delle qualifiche.

7. A parità di votazione riportata saranno preferiti nell'ordine seguente:

a) gli invalidi della guerra, gli orfani di guerra, i feriti in combattimento;

b) gli insigniti di medaglia al valore militare o di altra speciale attestazione di merito di guerra; coloro che abbiano prestato servizio come combattente per maggior tempo;

c) a parità di titoli precedenti e sempre a parità di voti avrà la preferenza nell'iscrizione nell'ordine di graduatoria il più anziano di grado o di servizio o di età.

8. Saranno dichiarati vincitori quei concorrenti idonei che nella graduatoria come sopra compilata saranno compresi nei limiti dei posti messi a concorso.

9. L'Amministrazione provvederà alla sistemazione nelle funzioni di grado 5° dei vincitori del concorso seguendo l'ordine della graduatoria.

10. Gli idonei che risulteranno in graduatoria oltre il numero dei posti messi a concorso per il primo anno, saranno nominati, sempre seguendo l'ordine della graduatoria, a posti di grado 5° entro due anni dalla data della graduatoria stessa, in relazione al quantitativo dei posti che verranno loro assegnati per ognuno dei due anni.

11. Gli agenti di cui ai due numeri precedenti (9° e 10°) che non abbiano a raggiungere nel tempo fissato la residenza loro assegnata in dipendenza della promozione al grado superiore, saranno considerati rinunciatari e decaderanno da ogni diritto.

12. La graduatoria di merito approvata dal Ministro sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato e sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, il 12 dicembre 1924.

Il Ministro:
CIANO.

DECRETO MINISTERIALE *del* 12 *dicembre* 1924, *n.* 1322, *che approva le norme per i concorsi interni di cui all'art.* 10 *del R. decreto* 21 *ottobre* 1923, *n.* 2580.

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI.

Visto il R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580;

Visto il R. decreto 30 ottobre 1924, n. 1818;

Vista la deliberazione 21 marzo 1924, n. 3201 del Commissario Straordinario per le FF. SS.;

Sentito il Consiglio d'Amministrazione:

Decreta:

1° Le norme per il concorso interno al posto di Segretario tecnico - di Segretario - di Disegnatore - di Assistente dei lavori del gruppo *B* ed al posto di Sotto capo (quadri di classificazione allegati al R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651) da tenersi per esami e per titoli fra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto al 10 dicembre 1923 (data di pubblicazione del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580) muniti alla data stessa di un diploma di licenza conseguito in una R. Scuola Secondaria di 2° grado o di altro titolo di studio equipollente e che risultino ex combattenti ai sensi dell'art. 10 del R. decreto 2580 suddetto, restano abrogate e vengono così sostituite:

Norme per il concorso interno a posti di Segretario tecnico, a posti di Segretario, a posti di Disegnatore, a posti di Assistente dei lavori di 1ª classe ed a posti di Sotto capo (quadri di classificazione allegati alla legge 7 aprile 1921, n. 368) da tenersi fra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto al 21 ottobre 1923 data del R. decreto 2580, muniti alla data stessa di uno dei titoli di studio richiesti dalla tabella allegata al R. decreto 26 gennaio 1922, n. 212, e che risultino ex combattenti ai sensi dell'art. 10 del R. decreto n. 2580 suddetto.

2° Restano approvate le norme per il concorso interno a posti di Aiutante applicato, a posti di Commesso, a posti di Aiutante Disegnatore ed a posti di Assistente dei lavori (quadri di classificazione allegati alla legge 7 aprile 1921, n. 368) da tenersi fra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto al 21 ottobre 1923, data del R. decreto 2580, muniti alla data stessa di uno dei titoli di studio richiesti per dette qualifiche dalla tabella allegata al R. decreto 26 gennaio 1922, n. 212 e che risultino ex combattenti a sensi dell'art. 10 del R. decreto 2580 suddetto.

3° Restano approvate le norme per il concorso interno a posti di Scritturale, a posti di Assistente Sale ed a posti di Frenatore (quadri di classificazione allegati alla legge 7 aprile 1921, n. 368) da tenersi fra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto al 21 ottobre 1923, data del R. decreto 2580, muniti alla data stessa di uno dei titoli di studio richiesti dalle tabelle allegate al R. decreto 26 gennaio 1922, n. 212 e che risultino ex combattenti a sensi dell'art. 10 del R. decreto 2580 suddetto.

4° Restano approvate le norme per il concorso interno a posti di Aiutante applicato, od a posti di Commesso (personale delle stazioni o dei Magazzini) (quadri di classifica-

zione allegati alla legge 7 aprile 1921, n. 368) da tenersi fra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto al 21 ottobre 1923, data del R. decreto 2580, che durante la guerra 1915-18 conseguirono il grado di sottufficiale, anche se non siano muniti di un titolo di studio.

5° Con altro Decreto Ministeriale verrano fissati i posti da mettersi a concorso per ciascuna delle singole qualifiche comprese nelle norme sopra indicate.

Roma, li 12 dicembre 1924.

Il Ministro
CIANO.

NORME per il concorso interno a posti di Segretario tecnico - a posti di Segretario - a posti di Disegnatore - a posti di Assistente dei lavori di 1ª classe ed a posti di Sotto Capo (quadri di classificazione allegati alla legge 7 aprile 1921, n. 368) da tenersi tra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto al 21 ottobre 1923, data del R. decreto, n. 2580, muniti alla data stessa di uno dei titoli di studio richiesti dalla tabella allegata al R. D. 26 gennaio 1922, n. 212 che risultino ex combattenti ai sensi dell'art. 10 del R. D. 2580 suddetto.

1. La domanda di ammissione al concorso interno da inviarsi per via gerarchica al Servizio Personale e Affari Generali, dovrà essere redatta su carta da bollo da L. 3. scritta di proprio pugno dal concorrente e da lui firmata; e dovrà essere presentata alla propria Superiorità non oltre il 20 gennaio 1925.

Alla domanda di ammissione il concorrente dovrà allegare il titolo di studio di cui è in possesso (licenza liceale, di istituto tecnico o nautico o di R. Istituto Industriale o Commerciale, o di Belle Arti, o titoli ritenuti equipollenti), nonchè la pagella dell'ultimo corso di scuola, od un certificato comprovante i punti ottenuti negli esami di licenza.

Il concorrente dovrà pure, con regolari documenti rilasciati dalla competente Autorità, comprovare la sua posizione di ex combattente trovantesi nelle condizioni stabilite dall'art. 10 del R. decreto 21 ottobre 1923, n. 2580.

Il concorrente potrà allegare alla domanda di ammissione tutti quegli altri certificati di studio, di precedenti prestazioni eventualmente fatte, di benemerenze civili o militari conseguite che riterrà di produrre.

Le domande già presentate a sensi delle norme approvate con deliberazione 21 marzo 1924, n. 3201 saranno tenute valide a tutti gli effetti del presente concorso purchè i con-

correnti si trovino beninteso in possesso di tutti i requisiti richiesti dalle presenti norme.

Il concorrente dovrà indicare nella domanda di ammissione a quale qualifica aspira.

2. I Servizi Centrali, da cui dipendono i concorrenti, trasmetteranno le domande ed i documenti al Servizio Personale e Affari Generali non più tardi del giorno 10 febbraio 1925.

Le domande dovranno essere accompagnate da un rapporto informativo sulla durata e qualità del servizio ferroviario prestato dal concorrente; sulla conoscenza in genere del servizio stesso; sulla attività e sullo zelo dimostrato nel disimpegno delle mansioni affidate; sulle attitudini alle funzioni del grado cui aspira in relazione alla specialità di servizio cui potrebbe più proficuamente essere destinato, nonchè su tutti quegli altri requisiti che concorrano a dare sicuri elementi di giudizio.

Tali rapporti compilati dal Capo dell'Ufficio (per i Servizi Centrali) o dal Capo della Sezione o dell'Officina da cui gli agenti dipendono, dovranno essere vistati ed approvati dal Capo del rispettivo Servizio, ed eventualmente accompagnati dalle sue osservazioni.

Gli uffici interessati dovranno allegare alla domanda di ogni aspirante anche una copia del di lui foglio matricolare debitamente aggiornato.

3. La Commissione esaminatrice, nominata dal Direttore Generale, sarà presieduta da un Capo Servizio Principale o da un Capo Compartimento di 1ª classe e composta di otto Membri che non potranno essere di grado inferiore al 3°.

In caso di impedimento definitivo di uno dei Membri, esso verrà sostituito da altro pure da nominarsi dal Direttore Generale.

Un funzionario dell'Amministrazione eserciterà l'Ufficio di Segretario, senza voto.

4. Spirato il termine per la presentazione delle domande di ammissione al concorso la Commissione esaminatrice procederà all'esame dei titoli di studio prodotti dai concorrenti e valuterà definitivamente il rapporto informativo compilato per ciascun concorrente; e, dopo assunte tutte quelle maggiori informazioni che crederà del caso, giudicherà inappellabilmente dell'ammissione o meno al concorso.

Ai concorrenti che non verranno dichiarati ammissibili al concorso saranno restituiti senz'altro i documenti presentati.

5. Per l'ammissione al concorso occorrerà che nella valu-

tazione del rapporto informativo i concorrenti abbiano a riportare non meno di 24 punti su 30.

6. I concorrenti dichiarati ammissibili al concorso saranno sottoposti ad un periodo di prova nelle funzioni del grado cui aspirano, della durata di mesi tre, dalla data di immissione al periodo di prova stesso.

Il periodo di prova non potrà in alcun modo essere compiuto nell'Ufficio (Servizi) o nei Riparti (Sezioni, Officine, Stazioni e Gestioni) presso i quali l'aspirante presta attualmente l'opera sua e non potrà essere prorogato per nessuna ragione.

In caso di eventuale provvisorio trasferimento dall'attuale residenza per compiere il periodo di prova non competerà alcuna indennità di trasloco o di trasferta.

Gli agenti aspiranti a posti di Segretario tecnico, Disegnatore, Assistente dei lavori di 1ª classe e Sotto Capo dovranno essere riconosciuti in possesso dei prescritti requisiti fisici.

Gli aspiranti a posti di Segretario tecnico - Disegnatore - Assistente dei lavori di 1ª classe se provvisti di diploma di licenza in Agrimensura, saranno, di massima, destinati presso reparti lavori e se provvisti di diploma di licenza di Istituto tecnico (Sezione industriale) o di licenza d'Istituto industriale classificato di 3º grado o di diploma di licenza d'Istituto nautico (Sezione Macchinisti navali di 1ª - Costruttori navali di 1ª) saranno di massima, destinati presso Reparti tecnici od Officine dei Servizi Lavori e Materiale e Trazione o presso Riparti o Magazzini del Servizio Approvvigionamenti.

Tali destinazioni saranno designate dalla Commissione esaminatrice.

7. Compiuto il periodo di prova, i Capi degli Uffici (Servizi) o delle Sezioni o delle Officine o dei Magazzini dovranno compilare un dettagliato rapporto informativo per ogni agente che ebbe a sostenere il periodo di prova alla loro dipendenza.

Da tale rapporto dovrà emergere se l'aspirante sia in possesso, per le sue qualità ed attitudini, di tutti i voluti requisiti per bene disimpegnare le mansioni di grado 10º; e dovrà altresì contenere tutte quelle altre notizie che si crederanno del caso per dare sicuri elementi di giudizio.

Tali rapporti, in originale, dopo essere stati vistati dal rispettivo Capo Servizio, anche per le sue eventuali osservazioni saranno trasmessi, per il definitivo esame, alla Commissione esaminatrice a mezzo del Servizio Personale e Affari Generali.

Spirato il termine del periodo di prova la Commissione esaminatrice procederà alla valutazione dei rapporti informativi redatti al riguardo ed addiverrà alla classificazione dei concorrenti.

Per tale classificazione la Commissione esaminatrice disporrà di 100 punti così ripartiti:

a) per il periodo di prova . . . . punti 30
b) per il servizio ferroviario precedente l'anzianità ed altri titoli di servizio . . . . . . » 30
c) per la votazione complessiva degli esami di licenza . . . . » 15
d) per il servizio militare prestato come combattente . . . . » 25

Per essere dichiarati idonei i concorrenti dovranno riportare complessivamente non meno di 80 punti, con almeno 24 nel periodo di prova.

8. La somma dei punti conseguiti dai concorrenti dichiarati idonei costituirà la classificazione definitiva che determinerà la graduatoria di merito.

La graduatoria di merito dovrà essere suddivisa in altre graduatorie distinte a seconda dei posti messi a concorso per ciascuna delle qualifiche.

9. A parità di votazione riportata saranno preferiti nell'ordine seguente:

a) gli invalidi della guerra, gli orfani di guerra, i feriti in combattimento;

b) gli insigniti di medaglia al valore militare o di altra speciale attestazione di merito di guerra; coloro che abbiano prestato servizio come combattenti per maggior tempo;

c) a parità di titoli precedenti e sempre a parità di voti avrà la preferenza nell'iscrizione dell'ordine di graduatoria il più anziano di grado o di servizio o di età.

10. Saranno dichiarati vincitori quei concorrenti idonei che nella graduatoria, come sopra compilata, saranno compresi nei limiti dei posti che saranno messi a concorso.

11. L'Amministrazione provvederà alla sistemazione dei vincitori del concorso seguendo l'ordine della relativa graduatoria.

12. Gli idonei che risulteranno in graduatoria oltre il numero dei vincitori del concorso che siano rivestiti di una qualifica inferiore a quella di Aiutante Applicato o di Commesso (Tabelle annesse alla legge 7 aprile 1921, n. 368) saranno nominati sempre in ordine di graduatoria alla qualifica stessa non oltre due anni dalla data della graduatoria suddetta.

I concorrenti al posto di Sotto capo che non siano in possesso di alcuna abilitazione, in caso di riuscita, saranno nominati Segretari: quelli che non siano ancora in possesso di tutte le abilitazioni per i servizi di stazione (movimento compreso) saranno nominati Sotto Capi e destinati al servizio delle gestioni. Tanto gli uni quanto gli altri saranno poi regolarizzati a Sotto Capo (al Movimento) quando avranno conseguito tutte le volute abilitazioni.

13. Gli agenti di cui ai due punti precedenti che non avessero a raggiungere nel tempo stabilito la residenza che fosse loro assegnata in dipendenza della promozione al grado superiore saranno considerati rinunciatari e decaderanno da ogni diritto.

14. La graduatoria di merito, approvata dal Direttore Generale sarà pubblicata nel Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato e sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, 12 dicembre 1924.

Il Ministro:
CIANO.

NORME per il concorso interno a posti di Aiutante Applicato, a posti di Commesso, a posti di Aiutante Disegnatore ed a posti di Assistente dei lavori (Quadri di classificazione allegati alla legge 7 aprile 1921, n. 368) da tenersi fra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto al 21 ottobre 1923, data del R. D. n. 2580 muniti alla stessa data di uno dei titoli di studio richiesti per dette qualifiche dalla tabella allegata al R. D. 23 gennaio 1922, n. 212 e che risultino ex-combattenti ai sensi dell'art. 10 del R. D. 2580 suddetto.

1. La domanda di ammissione al Concorso interno, da inviarsi per via gerarchica al Servizio Personale ed Affari Generali, dovrà essere redatta su carta da bollo da L. 3, scritta di proprio pugno dal concorrente e da lui firmata e dovrà essere presentata alla propria Superiorità non oltre il 30 gennaio 1925.

Alla domanda di ammissione il concorrente dovrà allegare il titolo di studio di cui è in possesso (Licenza tecnica o ginnasiale o di R. Scuola industriale o commerciale classificata di 2° grado o del corso inferiore del R. Istituto di Belle Arti o titoli ritenuti equipollenti) nonchè la pagella dell'ultimo corso di scuola, od un certificato comprovante i punti ottenuti negli esami di licenza.

Il concorrente dovrà pure, con regolari documenti rilasciati dalla competente Autorità, comprovare la sua posi-

zione di ex-combattente trovantesi nelle condizioni stabilite dall'art. 10 del R. D. 21 ottobre, 2580.

Il concorrente potrà allegare alla domanda di ammissione tutti quegli altri certificati di studio, di precedenti prestazioni eventualmente fatte, di benemerenze civili e militari conseguite, che riterrà di produrre.

Il concorrente dovrà indicare nella domanda di ammissione il posto al quale aspira.

2. I Servizi Centrali, da cui dipendono i concorrenti, trasmetteranno le domande ed i documenti al Servizio Personale e Affari Generali non più tardi del giorno 25 febbraio 1925.

Le domande dovranno essere accompagnate da un rapporto informativo sulla durata e qualità del servizio ferroviario prestato dal concorrente; sulla conoscenza in genere del servizio stesso; sulla attività e sullo zelo dimostrato nel disimpegno delle mansioni affidate; sulle attitudini alle funzioni del grado cui aspira, nonchè su tutti quegli altri requisiti che concorrano a dare sicuri elementi di giudizio.

Tali rapporti compilati dal Capo dell'Ufficio (per i Servizi Centrali) o dal Capo della Sezione o dell'Officina da cui gli agenti dipendono, dovranno essere vistati ed approvati dal Capo del rispettivo Servizio, ed eventualmente accompagnati dalle sue osservazioni.

Gli uffici interessati dovranno allegare alla domanda di ogni aspirante anche una copia del di lui foglio matricolare, debitamente aggiornato.

3. La Commissione esaminatrice, nominata dal Direttore Generale, sarà presieduta da un funzionario di grado I (Capo Servizio o Capo Compartimento di 2ª classe) e sarà composta di 8 Membri, che non potranno essere di grado inferiore al 5º.

In caso di impedimento definitivo di uno dei Membri, esso verrà sostituito da altro pure da nominarsi dal Direttore Generale.

Un funzionario dell'Amministraizone eserciterà l'Ufficio di Segretario, senza voto.

4. Spirato il termine per la presentazione delle domande di ammissione al concorso la Commissione esaminatrice procederà all'esame dei titoli di studio prodotti dai concorrenti e valuterà definitivamente il rapporto informativo compilato per ciascun concorrente; e, dopo assunte tutte quelle maggiori informazioni che crederà del caso, giudicherà inappellabilmente dell'ammissione o meno al concorso.

Ai concorrenti che non verranno dichiarati ammissibili

al concorso saranno restituiti senz'altro i documenti presentati.

5. Per l'ammissione al concorso occorrerà che nella valutazione del rapporto informativo i concorrenti abbiano a riportare non meno di 24 punti su 30.

6. I concorrenti dichiarati ammissibili al concorso saranno sottoposti ad un periodo di prova nelle funzioni del grado al quale aspirano per la durata di due mesi dalla data di immissione al periodo di prova stesso.

Gli aspiranti a posti di Aiutante disegnatore dovranno compiere il periodo di prova presso una Sezione dei Servizi Lavori o Materiale e Trazione.

Gli aspiranti a posti di Assistente dei Lavori dovranno compiere il periodo di prova presso Riparti Lavori.

Gli aspiranti a posti di Commesso (Stazioni) dovranno conseguire entro il periodo di prova almeno l'abilitazione od al telegrafo od ai biglietti e bagagli.

L'Amministrazione si riserva la facoltà di far compiere agli Aiutanti Applicati ed ai Commessi il periodo di prova in altro Ufficio od Impianto che non sia quello presso il quale l'aspirante presta attualmente l'opera sua.

Il periodo di prova non potrà essere prorogato per alcuna ragione.

7. In caso di eventuale provvisorio trasferimento dall'attuale residenza per compiere il periodo di prova non competerà alcuna indennità di trasloco nè di trasferta.

Gli aspiranti a posti di Commesso nelle stazioni o di Aiutante disegnatore o di Assistente dei lavori dovranno essere riconosciuti in possesso dei prescritti requisiti fisici.

8. Compiuto il periodo di prova i Capi degli Uffici (Servizi) o delle Sezioni o delle Officine o dei Magazzini dovranno compilare un dettagliato rapporto informativo per ogni agente che ebbe a sostenere il periodo di prova alla loro dipendenza. Da tale rapporto dovrà emergere se l'aspirante siasi dimostrato in possesso, per le sue qualità ed attitudini, di tutti i voluti requisiti per ben disimpegnare le mansioni del posto cui aspira: dovrà altresì contenere tutte quelle notizie che si crederanno del caso per dare sicuri elementi di giudizio.

Tali rapporti in originale, dopo essere stati vistati dal rispettivo Capo Servizio, anche per le sue eventuali osservazioni, saranno trasmessi per il definitivo esame alla Commissione esaminatrice a mezzo del Servizio Personale e Affari Generali.

9. Spirato il termine del periodo di prova la Commissione esaminatrice procederà alla valutazione dei rapporti

informativi redatti al riguardo ed addiverrà alla classificazione dei concorrenti.

Per tale classificazione la Commissione esaminatrice disporrà di 100 punti così ripartiti:

a) per il periodo di prova . . . . punti 30

b) per il servizio ferroviario precedente, l'anzianità e gli altri titoli . . . . » 30

c) per la votazione complessiva degli esami di licenza . . . . » 15

d) per il servizio militare prestato come combattente . . . . » 25

Per essere compresi nella graduatoria degli idonei i concorrenti dovranno riportare complessivamente non meno di 80 punti, con almeno 24 punti nel periodo di prova.

10. La somma dei punti conseguiti dai concorrenti dichiarati idonei costituirà la classificazione definitiva che determinerà la graduatoria di merito, che dovrà essere suddivisa in altre graduatorie distinte a seconda dei posti messi a concorso per ciascuna delle qualifiche.

11. A parità di votazione riportata saranno preferiti nell'ordine seguente:

a) gli invalidi della guerra, gli orfani di guerra, i feriti in combattimento;

b) gli insigniti di medaglia al valore militare o di altra speciale attestazione di merito di guerra; coloro che abbiano prestato servizio come combattente per maggior tempo;

c) a parità di titoli precedenti e sempre a parità di voti avrà la preferenza nell'iscrizione nell'ordine di graduatoria il più anziano di grado o di servizio o di età.

12. Saranno dichiarati vincitori quei concorrenti compresi nella graduatoria come sopra compilata che risulteranno nel numero dei posti che saranno messi a concorso.

13. L'Amministrazione provvederà alla sistemazione dei vincitori del concorso, seguendo l'ordine della graduatoria.

Gli aspiranti al posto di Commesso (Personale delle Stazioni) che venissero dichiarati idonei oltre il numero dei posti messi a concorso per tale qualifica, e rivestissero una qualifica di grado 13 od inferiore (quadri di classificazione allegati alla legge 7 aprile 1921, n. 368) saranno promossi ad una qualifica di grado 12° del personale di stazione entro un anno dalla data della graduatoria stessa.

14. Gli agenti che non avessero a raggiungere nel tempo stabilito la residenza che fosse loro assegnata in dipen-

denza della promozione al grado superiore saranno considerati rinunciatari e decaderanno da ogni diritto.

15. La graduatoria di merito, approvata dal Direttore Generale sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato e sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, li 12 dicembre 1924.

Il Ministro
CIANO.

NORME per il concorso interno a posti di Scritturale, a posti di Assistente sale ed a posti di Frenatore (Quadri di classificazione allegati alla legge 7 aprile 1921, n. 368) da tenersi fra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto al 21 ottobre 1923, data del R. D. n. 2580, muniti alla stessa data di uno dei titoli di studio richiesti dalla tabella allegata al R. D. 26 gennaio 1922, n. 212 e che risultino ex combattenti ai sensi dell'art. 10 del R. D. 2580 suddetto.

1. La domanda di ammissione al Concorso interno, che dovrà essere redatta in carta da bollo da L. 3 ed inviata per via gerarchica al Servizio Personale e Affari Generali, dovrà essere scritta di proprio pugno dal concorrente e da lui firmata e dovrà essere presentata alla propria Superiorità non oltre il 30 gennaio 1925.

Alla domanda di ammissione il concorrente dovrà allegare il titolo di studio di cui è in possesso (licenza elementare per gli aspiranti a posti di Scritturale o di Assistente sale, e certificato di passaggio dalla 4ª alla 5ª elementare per gli aspiranti a posti di Frenatore o titoli che l'Amministrazione ritenga equipollenti).

Il concorrente dovrà pure, con regolari documenti rilasciati dalla competente Autorità, comprovare la sua posizione di ex combattente trovantesi nelle condizioni stabilite dall'art. 10 del R. D. 21 ottobre, n. 2580.

Il concorrente potrà allegare alla domanda di ammissione tutti quegli altri certificati di studio, di precedenti prestazioni eventualmente fatte, di benemerenze civili e militari conseguite, che riterrà di produrre.

Il concorrente dovrà indicare nella domanda di ammissione il posto al quale aspira.

2. I Servizi Centrali, da cui dipendono i concorrenti, trasmetteranno le domande ed i documenti al Servizio Personale e Affari Generali non più tardi del giorno 28 febbraio 1925.

Le domande dovranno essere accompagnate da un rap-

porto informativo sulla durata e qualità del servizio ferroviario prestato dai concorrenti; sulla conoscenza in genere del servizio stesso; sulla attività e sullo zelo dimostrato nel disimpegno delle mansioni affidate; sulle attitudini alle funzioni del grado cui aspira, nonchè su tutti quegli altri requisiti che concorrano a dare sicuri elementi di giudizio.

Tali rapporti compilati dal Capo dell'Ufficio (per i Servizi Centrali) o dal Capo della Sezione o dell'Officina da cui gli agenti dipendono, dovranno essere vistati ed approvati dal Capo del rispettivo Servizio, ed eventualmente accompagnati dalle sue osservazioni.

Gli Uffici interessati dovranno allegare alla domanda di ogni aspirante anche una copia del di lui foglio matricolare, debitamente aggiornato.

3. La Commissione esaminatrice, nominata dal Direttore Generale, sarà presieduta da un funzionario di grado 2° e sarà composta di 8 Membri che non potranno essere di grado inferiore al 5°.

In caso di impedimento definitivo di uno dei Membri, esso verrà sostituito da altro pure da nominarsi dal Direttore Generale.

Un funzionario dell'Amministrazione eserciterà l'Ufficio di Segretario, senza voto.

4. Spirato il termine per la presentazione delle domande di ammissione al concorso la Commissione esaminatrice procederà all'esame dei titoli di studio prodotti dai concorrenti e valuterà definitivamente il rapporto informativo compilato per ciascun concorrente; e, dopo assunte tutte quelle maggiori informazioni che crederà del caso, giudicherà inappellabilmente dell'ammissione o meno al concorso.

Ai concorrenti che non verranno dichiarati ammissibili al concorso saranno restituiti senz'altro i documenti presentati.

5. Per l'ammissione al concorso occorrerà che nella valutazione del rapporto informativo i concorrenti abbiano a riportare non meno di 24 punti su 30.

6. I concorrenti dichiarati ammissibili al concorso saranno sottoposti ad un periodo di prova nelle funzioni del grado al quale aspirano per la durata di due mesi per gli aspiranti a posti di Scritturale, di Assistente sale o di Frenatore.

L'Amministrazione si riserva la facoltà di far compiere il periodo di prova in altro impianto che non sia quello presso il quale l'aspirante presta attualmente l'opera sua.

Il periodo di prova non potrà essere prorogato per alcuna ragione.

8. In caso di eventuale provvisorio trasferimento dalla attuale residenza per compiere il periodo di prova non competerà alcuna indennità di trasloco o di trasferta.

Gli aspiranti a posti di Frenatore dovranno essere riconosciuti in possesso dei prescritti requisiti fisici.

Gli aspiranti a posti di Scritturale dovranno compiere il periodo di prova presso reparti dei Magazzini o dei Lavori o del Materiale e Trazione.

Gli aspiranti a posti di Assistente sale e di Frenatore dovranno conseguire entro il periodo di prova le prescritte abilitazioni.

8. Compiuto il periodo di prova i Capi degli Uffici (Servizi) o delle Sezioni o delle Officine o dei Magazzini dovranno compilare un dettagliato rapporto informativo per ogni agente che ebbe a sostenere il periodo di prova alla loro dipendenza. Da tale rapporto dovrà emergere se l'aspirante siasi dimostrato in possesso, per le sue qualità ed attitudini, di tutti i voluti requisiti per ben disimpegnare le mansioni del posto cui aspira e dovrà altresì contenere tutte quelle altre notizie che si crederanno del caso per dare sicuri elementi di giudizio.

Tali rapporti in originale, dopo essere stati vistati dal rispettivo Capo Servizio, anche per le sue eventuali osservazioni, saranno trasmessi per il defintivo esame alla Commissione esaminatrice a mezzo del Servizio Personale e Affari Generali.

9. Spirato il termine del periodo di prova la Commissione esaminatrice procederà alla valutazione dei rapporti informativi redatti al riguardo ed addiverrà alla classificazione dei concorrenti.

Per tale classificazione la Commissione esaminatrice disporrà di 100 punti così ripartiti:

a) per il periodo di prova . . . . punti 30
b) per il servizio ferroviario precedente, l'anzianità e gli altri titoli . . . . » 30
c) per la votazione complessiva sul titolo di studio. . . . . » 15
d) per il servizio militare prestato come combattente . . . . » 25

Per essere compresi nella graduatoria degli idonei i concorrenti dovranno riportare complessivamente non meno di 80 punti, con almeno 24 punti nel periodo di prova.

10. La somma dei punti conseguiti dai concorrenti dichiarati idonei costituirà la classificazione definitiva che determinerà la graduatoria di merito che dovrà essere suddivisa in altre graduatorie distinte a seconda dei posti messi a concorso per ciascuna delle qualifiche.

11. A parità di votazione riportata saranno preferiti nell'ordine seguente:

a) gli invalidi della guerra, gli orfani di guerra, i feriti in combattimento;

b) gli insigniti di medaglia al valore militare o di altra speciale attestazione di merito di guerra; coloro che abbiano prestato servizio come combattente per maggior tempo;

c) a parità di titoli precedenti e sempre a parità di voti avrà la precedenza nell'iscrizione nell'ordine di graduatoria il più anziano di grado o di servizio o di età.

12. Saranno dichiarati vincitori quei concorrenti compresi nella graduatoria come sopra compilata che risulteranno nel numero dei posti che saranno messi a concorso per ciascuna qualifica.

13. L'Amministrazione provvederà alla sistemazione dei vincitori del Concorso, seguendo l'ordine delle relative graduatorie. Entro un anno dalla data della graduatoria saranno anche chiamati, sempre in ordine di graduatoria, a coprire 1/3 dei posti che si rendessero vacanti nelle qualifiche di Assistente sala o di Frenatore i concorrenti che siano stati, nelle relative graduatorie, classificati idonei oltre il numero dei posti messi a concorso.

14. Gli agenti che non avessero a raggiungere nel tempo stabilito la residenza che fosse loro assegnata in dipendenza della promozione al grado superiore saranno considerati rinunciatari e decaderanno da ogni diritto.

15. La graduatoria di merito, approvata dal Direttore Generale sarà pubblicata sul *Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato* e sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, li 12 dicembre 1924.

Il Ministro

CIANO.

NORME per il concorso interno a posti di Aiutante Applicato ed a posti di Commesso (Personale delle stazioni e dei Magazzini) (Quadri di classificazione allegati alla legge 7 aprile 1921, n. 368) da tenersi fra agenti stabili, in prova o del ruolo aggiunto al 21 ottobre 1923, data del R. D., n. 2580, che durante la guerra 1915-18 conseguirono il grado di Sottufficiale, anche se siano sprovvisti di un titolo di studio.

1. La domanda di ammissione al Concorso interno, che dovrà essere redatta in carta da bollo da L. 3, ed inviata per via gerarchica al Servizio Personale e Affari Generali, dovrà essere scritta di proprio pugno dal concorrente e da lui firmata.

Il termine per la presentazione delle domande verrà fissato dopo che sarà stato compiuto il collocamento del personale di cui ai comma 1 e 2 dell'art. 10 del R. D. 21 ottobre 1923, n. 2580.

Alla domanda di ammissione il concorrente che abbia compiuto un corso di studio dovrà allegare il titolo di studio di cui si trovi in possesso, nonchè la pagella dell'ultimo corso di scuola od un certificato comprovante i punti ottenuti negli ultimi esami sostenuti.

Il concorrente dovrà con regolari documenti rilasciati dalla competente Autorità comprovare oltre che la sua posizione di ex combattente trovantesi nelle condizioni stabilite dall'art. 10 del R. D. 21 ottobre 1923, n. 2580, di avere conseguito il grado di sottufficiale durante la guerra 1915-18.

Il concorrente potrà allegare alla domanda di ammissione tutti quei certificati di precedenti prestazioni eventualmente fatte, di benemerenze civili o militari conseguite, che riterrà di produrre.

Il concorrente dovrà indicare nella domanda di ammissione il posto al quale aspira.

2. I Servizi Centrali da cui dipendono i concorrenti trasmetteranno le domande ed i documenti al Servizio Personale ed Affari Generali.

Le domande dovranno essere accompagnate da un rapporto informativo sulla durata e qualità del servizio ferroviario prestato dal concorrente; sulla conoscenza in genere del servizio stesso; sulla attività e sullo zelo dimostrati nel disimpegno delle mansioni affidate; sulle attitudini alle funzioni del grado cui aspira, nonchè su tutti quegli altri requisiti che concorrano a dare sicuri elementi di giudizio.

Tali rapporti compilati dai Capi dell'Ufficio (per i Servizi Centrali) o dal Capo Sezione o dall'Officina, da cui gli

agenti dipendono, dovranno essere vistati ed approvati dal Capo del rispettivo Servizio, ed eventualmente accompagnati dalle sue osservazioni.

Gli Uffici interessati dovranno allegare alla domanda di ogni aspirante anche una copia del di lui foglio matricolare, debitamente aggiornato.

3. La Commissione esaminatrice, nominata dal Direttore Generale, sarà presieduta da un funzionario di grado non superiore al 2° e sarà composta di sei Membri che non potranno essere di grado inferiore al 5°.

In caso di impedimento definitivo di uno dei Membri, esso verrà sostituito da altro pure da nominarsi dal Direttore Generale.

Un funzionario dell'Amministrazione eserciterà l'Ufficio di Segretario, senza voto.

4. Spirato il termine per la presentazione delle domande di ammissione al concorso la Commissione esaminatrice valuterà il rapporto informativo compilato per ciascun concorrente, e, dopo assunte tutte quelle maggiori informazioni che crederà del caso, giudicherà inappellabilmente dell'ammissione o meno al concorso.

Ai concorrenti che non verranno dichiarati ammissibili al concorso saranno restituiti senz'altro i documenti presentati.

5. Per l'ammissione al concorso occorrerà che nella valutazione del rapporto informativo i concorrenti abbiano a riportare non meno di punti 24 su 30.

6. I concorrenti dichiarati ammissibili al concorso saranno sottoposti ad un periodo di prova nelle funzioni della qualifica alla quale aspirano per la durata di mesi tre.

L'Amministrazione si riserva la facoltà di far compiere il periodo di prova in altro ufficio od impianto che non sia quello presso il quale l'aspirante presta attualmente l'opera sua.

Il periodo di prova non potrà essere prorogato per alcuna ragione.

Gli aspiranti a posti di Commesso (Personale delle stazioni) dovranno conseguire entro il periodo di prova almeno l'abilitazione od al telegrafo od ai biglietti e bagagli.

7. In caso di eventuale provvisorio trasferimento dall'attuale residenza per compiere il periodo di prova non competerà alcuna indennità di trasloco nè di trasferta.

Gli aspiranti a posti di Commesso nelle stazioni dovranno essere riconosciuti in possesso dei prescritti requisiti fisici.

8. Compiuto il periodo di prova i Capi degl Uffici (Servizi) o delle Sezioni o delle Officine o dei Magazzini, do-

vranno compilare un dettagliato rapporto informativo per ogni agente che ebbe a sostenere il periodo di prova stesso alla loro dipendenza.

Da tale rapporto dovrà emergere se l'aspirante siasi dimostrato in possesso per le sue qualità ed attitudini di tutti i voluti requisiti per ben disimpegnare le mansioni del posto cui aspira; dovrà altresì contenere tutte quelle notizie che si crederanno del caso per dare sicuri elementi di giudizio.

Tali rapporti in originale, dopo essere stati vistati dal rispettivo Capo Servizio, anche per le sue eventuali osservazioni, saranno trasmessi per il definitivo esame alla Commissione esaminatrice a mezzo del Servizio Personale e Affari Generali.

9. Spirato il termine del periodo di prova la Commissione esaminatrice procederà alla valutazione dei rapporti informativi redatti al riguardo ed addiverrà alla classificazione dei concorrenti.

Per tale classificazione la Commissione esaminatrice disporrà di 90 punti così ripartiti:

a) per il periodo di prova . . . . punti 30
b) per il servizio ferroviario precedente, l'anzianità e gli altri titoli . . . . » 30
c) per il servizio militare prestato come combattente . . . . » 25
d) per i titoli di studio prodotti . . . . . » 5

Per essere compresi nella graduatoria degli idonei i concorrenti dovranno riportare complessivamente non meno di 70 punti con almeno 24 punti nel periodo di prova.

10. La somma dei punti conseguiti dai concorrenti dichiarati idonei costituirà la classificazione definitiva che determinerà la graduatoria di merito che dovrà essere suddivisa in altre graduatorie distinte a seconda dei posti messi a concorso per ciascuna delle qualifiche.

11. A parità di votazione riportata saranno preferiti nell'ordine seguente:

a) gli invalidi della guerra, gli orfani di guerra, i feriti in combattimento;

b) gli insigniti di medaglia al valore militare o di altra speciale attestazione di merito di guerra; coloro che abbiano prestato servizio come combattenti per maggior tempo;

c) a parità di titoli precedenti e sempre a parità di voti avrà la preferenza nell'iscrizione nell'ordine di graduatoria il più anziano di grado o di servizio o di età.

12. Saranno dichiarati vincitori quei concorrenti compresi nella graduatoria come sopra compilata che risulteranno nel numero dei posti che saranno messi a concorso.

13. L'Amministrazione provvederà alla sistemazione dei vincitori del Concorso, seguendo l'ordine della graduatoria.

Gli aspiranti a posti di Commesso (Stazioni) che venissero dichiarati idonei oltre il numero dei posti messi a concorso per tale qualifica e rivestissero una qualifica di grado 13 od inferiore (quadri di classificazione allegati alla legge 7 aprile 1921, n. 368) saranno nominati sempre in ordine di graduatoria ad una qualifica di grado 12 del personale di stazione non oltre 2 anni dalla data della graduatoria stessa.

14. Gli agenti che non avessero a raggiungere nel tempo stabilito la residenza che fosse loro assegnata in dipendenza della promozione al grado superiore saranno considerati rinunciatari e decaderanno da ogni diritto.

15. La graduatoria di merito, approvata dal Direttore Generale sarà pubblicata sul *Bollettino Ufficiale* delle Ferrovie dello Stato e sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Roma, li 12 dicembre 1924.

Il Ministro
CIANO.

DECRETO MINISTERIALE *del* 12 *dicembre* 1924, *n.* 1348 *che fissa i posti di grado 5° da assegnarsi ai vincitori del concorso interno fra agenti laureati ed ex combattenti.*

IL MINISTRO

Visto il R. D. 30 ottobre 1924, n. 1818;
Visto il Decreto Ministeriale del 12 dicembre 1924, n.1321;
Sentito il Consiglio d'Amministrazione;

Decreta:

Art. 1. — I posti da conferirsi agli agenti che risulteranno compresi nella graduatoria di merito del concorso interno da tenersi fra agenti laureati ed ex combattenti, a posti di ingegnere, avvocato, ispettore restano così fissati alla data della graduatoria stessa:

per la qualifica di ingegnere posti n. 7
» » avvocato » » 2
» » ispettore » » 41 di cui 3 posti restano riservati ai laureati in chimica.

Art. 2. — Qualora per qualcuna delle qualifiche suindicate il numero degli idonei eventualmente non raggiungesse il quantitativo dei posti messi a concorso, è lasciata facoltà all'Amministrazione di devolvere i posti non coperti ad altre delle qualifiche, nelle quali si verificasse eccedenza di idonei.

Art. 3. — Con ulteriore provvedimento verranno fissati, ai sensi dell'art. 10 delle relative norme, i posti da assegnarsi, in caso, entro due anni dalla data della pubblicazione della graduatoria di merito agli agenti che riuscissero classificati idonei oltre il numero dei posti messi a concorso con l'articolo precedente.

Roma, lì 12 dicembre 1924.

Il Ministro

CIANO.

Comunicati.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 324 del Regolamento del personale, si rende noto che S. E. il Ministro, in data 5 novembre 1924, ha decretato di dichiarare d'ufficio dimissionario da tale data, in applicazione dell'art. 165 punto 3° del precitato Regolamento, il manovale ZACCHI Amedeo (158951) per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre i dieci giorni a decorrere dal 6 luglio 1924.

Con decreti di S. E. il Ministro delle Comunicazioni in data 10 luglio, 26 agosto e 13 ottobre 1924 è stata istituita presso il Ministero stesso una Commissione per l'esame delle proposte di acquisto per forniture occorrenti all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Essa è composta da S. E. Sergio Panunzio, sottosegretario di Stato per le Comunicazioni che la presiede, e dai signori:

Comm. dott. Ettore Cambi, Consigliere d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Comm. ing. Enrico Pera, Capo Servizio presso il Servizio Approvvigionamenti;

Comm. avv. Mario Grecchi, Capo Servizio dirigente l'ufficio legale centrale;

Comm. ing. Attilio Landi, ispettore capo superiore del Servizio Personale ed Affari generali, membri;

Cav. uff. ing. Gino Meucci, ispettore principale del Servizio Lavori e Costruzioni, segretario.

In caso di assenza o di impedimento il comm. dott. Ettore Cambi, Consigliere d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, sarà sostituito dal Consigliere d'Amministrazione di turno che presiede la Commissione delle gare; gli altri funzionari saranno rappresentati dai loro rispettivi sostituti in servizio.

Le attribuzioni della predetta Commissione sono le seguenti:

1° Vigilare che la gara, sia ad asta pubblica che a licitazione privata, nonchè le trattative private per gli acquisti delle forniture autorizzate dal Ministro delle Co-

municazioni, sentito il Consiglio d'Amministrazione, o dal Direttore generale, nel limite delle rispettive competenze, siano eseguite con tutte le cautele e le modalità atte a garantirne il migliore esito possibile, nell'interesse dell'Amministrazione ferroviaria.

Per tal fatto la Commissione predetta è autorizzata a prendere visione di tutti gli atti che riguardano o che possono riguardare le pratiche per addivenire alle singole forniture:

2° Accertarsi che le ditte invitate siano le più adatte, per i mezzi dei quali possono disporre, e diano pieno affidamento sulla puntualità e regolarità delle forniture loro affidate:

3° Prendere in esame gli eventuali reclami delle ditte in materia di forniture.

A tale scopo il Servizio Approvvigionamenti trasmetterà alla Commissione in oggetto i reclami stessi, o copia conforme dei medesimi, accompagnandoli con una breve relazione informativa, nella quale dovrà essere espresso anche il proprio motivato parere sul reclamo stesso.

A cura della Segreteria del Consiglio d'Amministrazione, per le forniture per le quali, a norma dell'art. 6 del R. D. legge 22 maggio 1924, n. 868, è prescritto che deve essere sentito il parere del Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed a cura del Servizio Approvvigionamenti per le rimanenti, sarà trasmessa alla Commissione per la vigilanza sulle forniture, copia dei singoli decreti o deliberazioni che riguardano gli acquisti.

Gli eventuali rilievi o proposte che la Commissione ritenesse di fare, dovranno essere segnalati, con relazione motivata, al Ministro delle Comunicazioni per gli ulteriori provvedimenti del caso.

Ordine Generale N. 2-1924.

Indennità di malaria.

Per l'applicazione del Capo IV delle disposizioni sulle competenze accessorie, approvate col R. decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, si stabiliscono le seguenti norme:

Art. 1.

Classificazione delle linee in malaria.

La classificazione in due zone, grave e lieve, delle linee in malaria, di cui l'art. 29 delle citate disposizioni, da valere per la corresponsione della relativa indennità, è quella risultante per ogni tratto di linea e per ogni stazione, fermata, ecc., dall'allegato *A*.

Ogni località in cui abbiano sede uffici od altri impianti dell'Amministrazione, non compresi nell'ambito della ferrovia, è considerata — agli effetti dell'indennità di malaria — come segue:

a) di zona pari a quella della stazione omonima, se limitrofa a questa;

b) di zona lieve, salvo diversa disposizione, se distante dalla stazione omonima più di due chilometri;

semprechè tale località sia considerata in malaria con Regio decreto.

Art. 2.

Personale della linea.

Al personale della linea, il quale per la natura del servizio che presta è costretto a spostarsi frequentemente dall'una all'altra località, si dovrà corrispondere — in base all'art. 29 delle disposizioni citate — l'indennità di malaria per la zona di maggiore intensità compresa:

a) pei Sorveglianti, nel rispettivo tronco;

b) pei Capi squadra cantonieri, Guardablocco e Cantonieri, nel rispettivo cantone;

c) pei Guardiani, nella tratta affidata alla loro sorveglianza.

Alle Guardabarriere (donne), stabili o provvisorie, sarà corrisposta — nella misura stabilita dall'art. 30 delle disposizioni citate — l'indennità di malaria della zona nella quale è situato il rispettivo posto normale di guardia.

Art. 3.

Personale tecnico, operaio e di manovalanza addetto alla sorveglianza e manutenzione delle linee esercitate a trazione elettrica.

Al personale tecnico, operaio e di manovalanza addetto alla sorveglianza e manutenzione delle linee esercitate a trazione elettrica, si dovrà corrispondere l'indennità di malaria per la zona di maggiore intensità compresa nella tratta di loro giurisdizione.

Art. 4.

Personale viaggiante

In applicazione dell'art. 32 delle disposizioni suddette, si pubblicano negli allegati *B* e *C* le quote di indennità da corrispondere al personale di macchina e dei treni ed ai controllori viaggianti, residenti nelle località ivi indicate.

Venendo in seguito a variare sensibilmente le condizioni per le quali furono stabilite le quote anzidette, queste potranno essere rivedute e modificate con provvedimento della Direzione Generale.

Agli agenti di macchina e dei treni che risiedono in località non contemplata dagli allegati *B* e *C* e che viaggiano in servizio ai treni su tratti di linea in malaria, è concessa l'indennità che risulta maggiore fra quella della località di loro residenza e quella assegnata dagli allegati suddetti al personale del deposito nella cui giurisdizione, a norma dei turni, si trovano i tratti di linea che essi percorrono in servizio ai treni.

Art. 5.

Le quote di cui all'art. 4 sono da corrispondere per le giornate in cui gli agenti prestano servizio ai treni ed in quelle nelle quali sono di riserva o di riposo periodico.

Agli agenti distolti dal servizio dei treni per essere utilizzati in altre funzioni in residenza è corrisposta l'indennità risultante dall'allegato *A* per la località di residenza. Lo stesso trattamento è fatto, subordinatamente alle prescri-

zioni di cui l'art. 31 delle disposizioni sulle competenze accessorie, agli agenti assenti dal servizio.

Art. 6.

Gli agenti che senza avere la qualifica di fuochista, assistente T. E. o frenatore, ne disimpegnano in via permanente le funzioni, ricevono l'indennità che loro competerebbe se fossero rivestiti delle qualifiche suddette; coloro che le disimpegnano eventualmente ricevono la detta indennità solo per le giornate occupate in tutto od in parte in tali funzioni.

Le presenti disposizioni hanno vigore dal 1° agosto 1924, restando contemporaneamente abrogati l'Ordine Generale n. 4-1918, e le relative appendici, nonchè tutte le altre disposizioni emanate in materia a mezzo di Circolari.

Approvato con decreto ministeriale n. 980, del 5 novembre 1924.

Allegato **A** *all'Ordine generale N. 2-1924.*

Classificazione delle località malariche (Art. 29 D. C. A.)

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme dal chilometro	Progressive chilometriche estreme al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Stazioni o fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Compartimento di TORINO.							
Casale M.-Mortara — 1 —	63 + 660	93 + 206	26 + 546	Terranova M.to-Terrasa - Candia Lomellina - Cozzo - Zeme - Castel d'Agogna.	66 + 758	92 + 638	*liere*
Torino-Rho — 2 —	37 + 137	75 + 072	37 + 935	Saluggia - S. Antonino di Saluggia - Livorno Vercellese - Bianzè-Tronzano - Santhià - S. Germano Vercellese - Olcenengo.	40 + 118	74 + 307	*liere*
	79 + 082	96 + 320	17 + 238	Borgo Vercelli - Ponzana. . . .	79 + 284	95 + 744	*liere*
	102 + 247	114 + 133 o 33 + 980 da Milano	11 + 886	Trecate	102 + 850	113 + 955	*liere*
	30 + 276 da Milano	33 + 980	3 + 704	—	32 + 075	33 + 802	*liere*
Chivasso-Casale — 3 —	12 + 386	44 + 684	32 + 298	Crescentino - S. Silvestro - Fontanetto Po - Palazzolo Vercellese - Trino Vercellese - Morano sul Po - Balzola.	12 + 551	44 + 199	*liere*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme dal chilometro	Progressive chilometriche estreme al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Valenza-Casale-Vercelli — 4 —	18 + 697	38 + 981	20 + 284	Casale Popolo - Balzola Martinetta - Rive - Pertengo - Asigliano.	19 + 773	38 + 973	*lieve*
Vercelli-Mortara-Cava Carbonara. — 5 —	0 + 000	24 + 832	24 + 832	Vinzaglio Torrione - Palestro - Robbio - Nicorvo.	0 + 102	23 + 653	*lieve*
	25 + 619	55 + 096	29 + 477	Gambolò Remondò - Tromello - Garlasco - Gropello Cairoli - Villanova d'Ardenghi.	26 + 302	54 + 153	*lieve*
Torreberetti-Pavia — 6 —	0 + 100	40 + 660	40 + 560	Castellaro - Mede - Lomello - Ferrera Lomellina - Sannazzaro - Pieve Albignola - Zinasco - Sairano - Cava Carbonara.	1 + 153	39 + 850	*lieve*
Novara-Varallo — 7 —	3 + 261	17 + 550	14 + 289	Vignale - S. Bernardino - Briona.	3 + 576	15 + 922	*lieve*
Novara-Domodossola. — 8 —	3 + 273	12 + 079	8 + 806	Caltignaga	4 + 130	12 + 036	*lieve*
Alessandria-Novara-Arona — 9 —	16 + 400	62 + 564	46 + 164	Torreberetti - Sartirana - Valle - Olevano - Mortara - Albonese - Borgo Lavezzaro - Vespolate - Garbagna.	16 + 425	62 + 246	*lieve*
	65 + 518	73 + 266	7 + 748	Vignale	65 + 641	73 + 203	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Santhià-Arona . . . . — 10 —	0 + 290	26 + 264	25 + 974	Carisio - Buronzo - Roasenda .	1 + 383	25 + 440	*lievi*
Milano-Mortara (tronco Milano-Vigevano). — 11 —	10 + 572	36 + 484	25 + 912	Corsico - Trezzano sul Naviglio - Gaggiano - Abbiategrasso.	10 + 583	35 + 756	*lievi*
Tronco Mortara-Vigevano. — 12 —	0 + 581	13 + 103	12 + 522	Parona Lomellina - Vigevano .	0 + 677	11 + 975	*lievi*

Compartimento di MILANO.

LINEE e numero d'ordine	dal chilometro	al chilometro	Lunghezza dei tratti	Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Bologna-Milano . . . . — 13 —	148 + 371	181 + 755	33 + 384	S. Stefano al Corno - Codogno - Casalpusterlengo - Secugnago.	148 + 795	180 + 280	*lievi*
	183 + 785	204 + 521	20 + 736	Tavazzano - Melegnano	183 + 802	203 + 877	*lievi*
Milano-Verona-Mestre-Venezia. — 14 —	6 + 175	24 + 206	18 + 031	Pioltello Limito - Vignate - Melzo - Trecella.	6 + 817	24 + 194	*lievi*
	28 + 374	29 + 161	0 + 787	—	28 + 958		*lievi*
	34 + 991	39 + 463	4 + 472	Vidalengo	35 + 640	38 + 260	*lievi*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone malariche
Cremona - Treviglio - Bergamo. — 15 —	19 + 682	20 + 849	1 + 167	—	19 + 979	20 + 594	*liere*
	29 + 125	37 + 382	8 + 257	Castelleone	29 + 904	37 + 194	*liere*
	44 + 605	61 + 670	17 + 065	Casaletto Vaprio - Capralba - Caravaggio.	44 + 750	61 + 317	*liere*
Codogno - Cremona - Mantova-Cerea. — 16 —	0 + 587	22 + 831	22 + 244	Pizzighettone - Acquanegra Cremonese - Cava Tigozzi.	1 + 239	20 + 875	*liere*
	33 + 956	37 + 488	3 + 532	Villetta Malagnino	34 + 583	36 + 806	*liere*
	81 + 750	88 + 706	6 + 956	—	82 + 843	88 + 255	*liere*
	89 + 958	119 + 521	29 + 563	Gazzo di Bigarello - Castel d'Ario - Bonferraro - Nogara.	90 + 032	118 + 971	*liere*
	122 + 443	127 + 109	4 + 666	—	123 + 289	126 + 417	*liere*
Cremona - Borgo S. Donnino. — 17 —	1 + 177	2 + 549	1 + 372	—	2 + 195		*liere*
Cava Carbonara-Cava Manara. — 18 —	0 + 090	3 + 523	3 + 523	—	0 + 475	3 + 140	*liere*
Lecco-Colico . . . . — 19 —	35 + 664	38 + 946	3 + 282	Piona	35 + 936	38 + 802	*liere*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Colico-Sondrio — 20 —	0 + 000	12 + 141	12 + 141	Colico - Delebio - Rogolo - Cosio Traona.	0 + 381	12 + 132	*liere*
	21 + 718	24 + 270	2 + 552	Ardenno Masino	21 + 944	23 + 838	*liere*
	27 + 103	32 + 012	4 + 909	S. Pietro Berbenno	27 + 338	30 + 288	*liere*
Colico-Chiavenna — 21 —	2 + 649	7 + 990	5 + 341	Dubino	2 + 650	7 + 809	*liere*
	10 + 939	18 + 235	7 + 296	Novate Mezzola - Samolaco	12 + 465	17 + 843	*liere*
Rogoredo - Pavia - Voghera (Tronco Rogoredo-Pavia) — 22 —	1 + 818	30 + 761	28 + 943	Locate Triulzi - Villamaggiore - Certosa - Pavia.	2 + 765	30 + 091	*liere*
(Tronco Voghera-Pavia) — 23 —	16 + 156	22 + 722	6 + 566	Cava Manara	17 + 102	21 + 784	*liere*
Pavia-Casalpusterlengo — 24 —	0 + 711	41 134	40 423	Pavia P. Garibaldi - Motta S. Damiano - Albuzzano - Belgioioso - Corteolona - S. Cristina e Bissone - Miradolo - Chignolo Po - Camatta - Orio Litta - Ospedaletto Lodigiano.	2 460	40 + 147	*liere*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	

Compartimento di VENEZIA.

LINEE e numero d'ordine	dal chilometro	al chilometro	Lunghezza dei tratti	Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Verona Porta Nuova (inclusa) Mestre-Venezia. — 25 —	164 + 580	165 + 542	0 + 962	—	164 + 890		*liere*
	204 + 043	210 + 741	6 + 698	Lerino	204 + 479	210 + 334	*liere*
	242 + 862	250 + 015	7 + 153	Dolo - Marano	244 + 620	249 + 289	*liere*
	252 + 141	260 + 170	8 + 029	Mestre	252 + 830	259 + 308	*liere*
Mestre-Primolano....... — 26 —	1 + 390	2 + 316	0 + 926	—	2 + 016		*liere*
Mestre-Pontebba .... — 27 —	0 + 420	1 + 931	1 + 511	—	0 + 625	1 + 476	*liere*
Mestre-Portogruaro ..... — 28 —	0 + 998	2 + 044	1 + 046	—	0 + 999		*liere*
	9 + 911	24 + 529	14 + 618	Gaggio - S. Michele del Quarto - Ca Tron - Meolo.	10 + 502	24 + 354	*liere*
	29 + 935	35 + 440	5 + 505	S. Donà di Piave	30 + 220	35 + 273	*liere*
	36 + 738	43 + 702	6 + 964	Ceggia	36 + 754	43 + 554	*liere*
	44 + 859	59 + 435	14 + 576	S. Stino di Livenza - Lisson - Portogruaro.	45 + 308	58 + 844	*liere*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone malariche
Motta-Portogruaro ...... — 29 —	5 + 705	8 + 176	2 + 471	—	5 + 736	7 + 226	*liere*
	8 + 858	9 + 325	0 + 467	—	—	—	*liere*
	10 + 863	16 + 697	5 + 834	—	11 + 677	15 + 424	*liere*
Vicenza-Treviso .... — 30 —	10 + 526	10 + 932	0 + 406	—	10 + 862		*liere*
	13 + 986	14 + 295	0 + 309	—	4 + 106		*liere*
Bassano-Padova .... — 31 —	17 + 396	20 + 339	2 + 943	—	17 + 729	20 + 044	*liere*

Compartimento di FIRENZE.

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone malariche
Pisa-Livorno .... — 32 —	94 + 987	95 + 479	0 + 492	—	95 + 427		*liere*
Vada-Livorno.......... — 33 —	0 + 759	3 + 422	2 + 663	—	1 + 300	2 + 039	*liere*
	29 + 391	30 + 061	0 + 670	—	29 + 395		*liere*
Cecina-Volterra 34	282 + 409	312 + 773	30 + 264	Riparbella - Casino di Terra - Ponte Ginori - Saline di Volterra.	283 + 102	312 + 759	*liere*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Campiglia-Piombino — 35 —	0 + 453	14 + 042	13 + 589	Populonia - Portovecchio di Piombino - Piombino.	0 + 455	13 + 599	*lieve*
Montepescali-Asciano — 36 —	199 + 601	252 + 997	53 + 396	Sticciano - Roccastrada - Paganico Grossetano - Monte Antico - S. Angelo Cinigiano - Monte Amiata.	201 + 092	251 + 715	*lieve*
Chiusi-Empoli — 37 —	166 + 835	169 + 012	2 + 177	—	—	—	*lieve*
	169 + 930	171 + 362	1 + 432	—	—	—	*lieve*
Roma-Grosseto-Pisa — 38 —	187 + 644	198 + 650	11 + 006	Grosseto	188 + 609	198 + 095	*grave*
	198 + 650	294 + 740	96 + 090	Montepescali - Giuncarico - Gavorrano - Scarlino - Follonica - Vignale Riotorto - Campiglia M. - S. Vincenzo - Castagneto Carducci - Bolgheri - Bibbona Casale - Cecina - Vada - Castellina Marittima.	199 + 543	293 + 794	*lieve*
Roma-Orte-Chiusi-Firenze — 39 —	162 + 707	165 + 421	2 + 714	Chiusi Bagni di Chianciano	163 + 754	164 + 718	*lieve*

Compartimento di BOLOGNA.

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme dal chilometro	Progressive chilometriche estreme al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Bologna-Padova — 40	28 + 031	31 + 765	3 + 734	Galliera	29 + 880	31 + 681	*liere*
	47 + 990	52 + 100	4 + 110	Pontelagoscuro.	49 + 264	51 + 175	*liere*
	53 + 440	69 + 794	16 + 354	S. Maria Maddalena - Paviole - Polesella.	53 + 447	69 + 135	*liere*
	75 + 473	77 + 315	1 + 842	—	76 + 133	77 + 058	*liere*
	79 + 888	85 + 500	5 + 612	—	80 + 639	85 + 459	*liere*
	86 + 163	88 + 524	2 + 361	—	86 + 638	87 + 582	*liere*
	98 + 101	99 + 696	1 + 595	—	99 + 049		*liere*
	100 + 500	107 + 017	6 + 517	Battaglia	100 + 664	106 + 966	*liere*
Rovigo-Chioggia — 41	4 + 658	5 + 597	0 + 939	S. Apollinare con Selva	—		*liere*
	8 + 768	56 + 005	47 + 237	Ceregnano - Lama - Baricetta - Adria - Cavanella di Po - Loreo - Rosolina - Cavanella d'Adige - S. Anna di Chioggia - Brondolo - Chioggia.	9 + 451	55 + 407	*liere*
Dossobuono-Rovigo — 42	13 + 548	48 + 366	34 + 818	Castel d'Azzano - Vigasio - Isola della Scala - Bovolone - Cerea.	14 + 310	48 + 041	*liere*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Segue: **Dossobuono-Rovigo** — 42 —	51 + 654	54 + 239	2 + 585	Legnago	51 + 671	54 + 232	*lieve*
	57 + 147	59 + 256	2 + 109	Villabartolomea	57 + 582	59 + 012	*lieve*
	63 + 115	66 + 328	3 + 213	Castagnaro	63 + 429	65 + 859	*lieve*
	79 + 918	87 + 786	7 + 868	Lendinara - Fratta	80 + 144	87 + 759	*lieve*
	89 + 476	89 + 863	0 + 387	—	89 + 846		*lieve*
	96 + 578	98 + 434	1 + 856	—	96 + 587	98 + 266	*lieve*
Modena-Verona . . . . — 43 —	29 + 289	34 + 000	4 + 711	—	29 + 302	33 + 161	*lieve*
	39 + 191	47 + 859	8 + 668	Suzzara - Motteggiana	40 + 732	47 + 609	*lieve*
	52 + 709	82 + 806	30 + 097	Mantova - S. Antonio Mantovano - Roverbella - Mozzecane.	52 + 719	82 + 806	*lieve*
	83 + 842	84 + 353	0 + 511	—	83 + 853		*lieve*
Bologna-Verona . . . . — 44 —	25 + 154	28 + 700	3 + 546	Crocetta	25 + 802	27 + 960	*lieve*
	67 + 789	94 + 535	26 + 746	Ostiglia - Roncanova di Gazzo Veronese - Nogara - Pellegrina - Isola della Scala.	69 + 088	94 + 513	*lieve*
Ferrara-Rimini . . . . — 45 —	0 + 929	5 + 889	4 + 960	—	1 + 714	5 + 669	*lieve*
	9 + 405	39 + 010	29 + 605	Gaibanella - Montesanto - Portomaggiore - Argenta - S. Biagio.	11 + 463	38 + 615	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme dal chilometro	al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	alla	Classificazione delle zone malariche
Segue: **Ferrara-Rimini** . . . 45	49 + 364	57 + 966	8 + 602	Alfonsine	49 + 375	57 + 734	*lievi*
	61 + 391	71 + 635	10 + 244	Mezzano	61 + 412	71 + 312	*lievi*
	75 + 106	99 + 601	24 + 495	Classe - Savio - Cervia	75 + 546	98 + 961	*lievi*
Lugo-Lavezzola 46	3 + 879	6 + 866	2 + 987	S. Agata sul Santerno	4 + 026	6 + 088	*lievi*
	9 + 204	12 + 815	3 + 611	—	9 + 220	11 + 968	*lievi*
	13 + 425	21 + 400	7 + 975	Conselice	14 + 295	21 + 373	*lievi*
Castelbolognese-Ravenna. . 47	35 + 205	39 + 297	4 + 092	—	35 + 775	39 + 145	*lievi*

Compartimento di ROMA.

LINEE e numero d'ordine	dal chilometro	al chilometro	Lunghezza dei tratti	Stazioni e fermate	dalla	alla	Classificazione
Roma-Grosseto-Pisa 48	3 + 948	8 + 540	4 + 592	Roma Ostiense	4 + 593	8 + 149	*lievi*
	9 + 696	10 + 241	0 + 545	—	—	—	*lievi*
	9 + 753 vecchia chil.						
	10 + 241	66 + 895	56 + 654	Magliana - Ponte Galera - Maccarese - Palidoro - Palo Cerveteri - Furbara - S. Severa,	11 + 315	66 + 423	*gravi*

LINEE e nome o d'ordine	Progressive chilometriche estreme del chilometro	Progressive chilometriche estreme al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Segue: **Roma-Grosseto-Pisa** 48	66 + 895	79 + 840	12 + 945	S. Marinella	67 + 508	79 + 460	*lieve*
	81 + 525	187 + 644	106 + 119	Tarquinia - Montalto di Castro - S. Agostino Maremma - Chiarone - Capalbio - Orbetello - Albegna - Talamone - Alberese - Rispescia.	81 + 640	187 + 471	*grave*
Pontegalera-Fiumicino . . . 49	22 + 440	33 + 127	10 + 687	Porto - Fiumicino	24 + 263	31 + 603	*grave*
Palo-Ladispoli 50	48 + 148	50 + 500	2 + 352	Ladispoli	49 + 210		*grave*
Roma-Orte-Chiusi-Firenze. 51	3 + 226	6 + 065	2 + 839	Roma Tiburtina	3 + 715	5 + 215	*lieve*
	6 + 964	7 + 692	0 + 728		7 + 142		*lieve*
	8 + 672	31 + 039	22 + 367	Sette Bagni - Monterotondo Mentana.	8 + 746	30 + 981	*lieve*
	36 + 780	38 + 400	1 + 620	Fara Sabina	36 + 924	38 + 000	*lieve*
	39 + 703	65 + 879	26 + 176	Poggio Mirteto - Stimigliano . .	39 + 734	65 + 119	*lieve*
	68 + 519	134 + 036	65 + 517	Civita Castellana Magliano - Gallese - Orte - Bassano in Teverina - Attigliano - Alviano - Castiglione in Teverina - Baschi - Orvieto.	68 + 839	131 + 810	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Attigliano-Viterbo 52	3 + 000	5 + 641	2 + 641	Sipicciano	4 + 673		*lieve*
	12 + 448	15 + 002	2 + 554	—	13 + 035	14 + 526	*lieve*
	20 + 747	26 + 403	5 + 656	—	21 + 018	25 + 696	*lieve*
	27 + 541	34 + 884	7 + 343	—	27 + 683	34 + 133	*lieve*
Orte-Terni-Ancona 53	82 + 887	107 + 393	24 + 506	Nera Montoro - Narni Amelia .	82 + 903	106 + 872	*lieve*
Sulmona-Aquila-Terni. . . . 54	207 + 499	207 + 817	0 + 318	—	207 + 772		*lieve*
	208 + 430	208 + 973	0 + 543	—	208 + 475		*lieve*
	210 + 100	210 + 747	0 + 647	—	210 + 440		*lieve*
Pescara-Sulmona 55	1 + 506	1 + 739	0 + 233	—	1 + 732		*lieve*
	4 + 485	5 + 879	1 + 394	—	5 + 504		*lieve*
	6 + 829	30 + 583	23 + 754	Chieti - Casalicontrada Brecciarola - Manoppello - Rosciano - Alanno.	7 + 259	30 + 565	*lieve*
	31 + 301	33 + 798	2 + 497	—	32 + 195	33 + 553	*lieve*
Roma-Sulmona. 56	3 + 843	68 + 616	64 + 773	Tor Sapienza - Salone - Lunghezza - Bagni - Montecelio S. Angelo - Palombara Marcellina - Tivoli - S. Polo dei Cavalieri - Castel Madama - Vicovaro - Mandela Sambuci - Cineto Romano - Roviano - Arsoli - Riofreddo.	4 + 743	68 + 221	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati comprese nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Sulmona-Isernia. . . . . — 57	86 + 218	87 + 404	1 + 186	S. Pietro Avellana	86 + 306	87 + 007	*liere*
	122 + 368	124 + 346	1 + 978	Pettoranello	122 + 587	123 + 957	*liere*
	125 + 559	128 + 249	2 + 690	—	126 + 064	127 + 196	*liere*
Caianello-Isernia . . . . — 58 —	0 + 861	39 + 870	39 + 009	Presenzano - Sesto Campano - Capriati a Volturno - Venafro - Rocca Ravindola - Monteroduni Macchia - S. Agapito Longano.	2 + 284	39 + 739	*liere*
	44 + 500	45 + 730	1 + 230	Isernia	45 + 077	45 + 717	*liere*
Roma-Cassino-Napoli . . . . — 59 —	6 + 549	32 + 737	26 + 188	Ciampino - Montecompatri Colonna.	6 + 770	32 + 642	*liere*
	38 + 712	112 + 051	73 + 339	Labico - Valmontone - Segni Paliano - Anagni - Sgurgola - Morolo - Ferentino Supino - Frosinone Alatri Fiuggi - Ceccano - Castro Pofi Vallecorsa - Ceprano.	38 + 743	110 + 368	*liere*
Ciampino-Frascati . . . . . . — 60 —	0 + 640	3 + 251	2 + 611	Galleria di Ciampino	1 + 849		*liere*
Ciampino-Velletri-Segni. . . — 61 —	0 + 242	25 + 933	25 + 691	Frattocchie - Pavona - Cecchina - Lanuvio.	3 + 202	24 + 975	*liere*
	29 + 844	36 + 560	6 + 716	Lariano	30 + 123	32 + 944	*liere*
	38 + 978	49 + 580	10 + 602	Artena Valmontone	39 + 371	48 + 785	*liere*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme: dal chilometro	Progressive chilometriche estreme: al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Stazioni e fermate	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Case cantoniere dalla	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Velletri-Terracina. 62	2 + 663	7 + 329	4 + 666		2 + 854	6 + 073	*lievi*
	7 + 329	79 + 296	71 + 967	Giulianello Roccamassima - Cori - Torretta Coracia - Norma Ninfa - Sermoneta Bassiano - Sezze Romano - Piperno - Sonnino - Bivio Sonnino - Frasso - Terracina.	7 + 506	79 + 210	*gravi*
Roma-Albano.......... 63	1 + 348	14 + 198	12 + 850	Capannelle	1 + 883	13 + 882	*lievi*
Albano-Cecchina-Nettuno . 64	1 + 180	17 + 249	16 + 069	Cecchina	2 + 066	15 + 927	*lievi*
	17 + 249	32 + 307	15 + 058	Carroceto	17 + 497	29 + 638	*gravi*
Roma Trastevere-Viterbo . 65	3 + 674	42 + 074	38 + 400	Roma S. Pietro - S. Onofrio - Ottavia - La Storta Formello - Cesano di Roma - Anguillara - Crocicchie - Vigna di Valle.	4 + 061	41 + 614	*lievi*
	45 + 353	46 + 864	1 + 511		45 + 489	46 + 632	*lievi*
	53 + 345	63 + 522	10 + 177	Oriolo Veiano - Bassano di Sutri - Capranica Sutri.	53 + 353	63 + 064	*lievi*
Capranica-Ronciglione.... 66	0 + 000	0 + 657	0 + 657		0 + 278		*lievi*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme dal chilometro	Progressive chilometriche estreme al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Direttissima Roma-Napoli. — 67 —	6 + 588	34 + 883	28 + 295	Torricola - Santa Palomba - Campo Leone.	6 + 954	33 + 889	*lieve*
	34 + 833	69 + 754	34 + 871	Cisterna di Roma	35 + 002	69 + 754	*grave*
Raccordo Carano-Bivio Carroceto. — 68 —	33 + 500	37 + 723	4 + 223	Bivio Carroceto	34 + 034	37 + 182	*lieve*
Bivio Sonnino-Formia.... — 69 —	86 + 018	88 + 967	2 + 949	—	86 + 960	88 + 774	*grave*
	96 + 498	113 + 661	17 + 163	Monte S. Biagio - Fondi Sperlonga.	96 + 566	113 + 595	*grave*

Compartimento di ANCONA.

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme dal chilometro	Progressive chilometriche estreme al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Porto d'Ascoli-Ascoli Piceno. — 70 —	4 + 965	9 + 576	4 + 611	Monteprandone	5 + 179	9 + 208	*lieve*
	13 + 803	14 + 711	0 + 908	—	13 + 886	14 + 308	*lieve*
Giulianova-Teramo...... — 71 —	1 + 597	25 + 225	23 + 628	Colleranesco - Mosciano S. Angelo - Notaresco - Bellante Ripattone - Castellalto Canzano - Nepezzano - Teramo.	1 + 661	24 + 101	*lieve*
Ancona - Castellammare Adriatico. — 72 —	292 + 960	300 + 624	7 + 664	Porto d'Ascoli - Colonnella . . .	292 + 974	300 + 612	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme — dal chilometro	Progressive chilometriche estreme — al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche — Stazioni e fermate	Case cantoniere — dalla	Case cantoniere — alla	Classificazione delle zone malariche
Segue: **Ancona - Castellamare Adriatico.** — 72 —	301+629	310+994	9+365	Tortoreto Nereto Controguerra - Tortoreto Spiaggia.	302+501	310+409	*lieve*
	313+203	319+075	5+872	Cologna Marina	313+926	318+505	*lieve*
	322+864	333+069	10+205	Atri Mutignano	323+402	332+920	*lieve*
	338+664	346+114	7+450	Montesilvano	338+673	344+982	*lieve*
Castellamare Adriatico - Foggia - Bari - Otranto — 73 —	350+664	354+349	3+685	Pescara	350+986	353+817	*lieve*
	358+169	358+307	0+138	—	358+213		*lieve*
	363+010	363+226	0+216	—	363+123		*lieve*
	372+633	373+399	0+766	—	373+048		*lieve*
	374+804	375+686	0+882	—	374+851		*lieve*
	377+508	378+827	1+319	S. Vito Lanciano	377+760		*lieve*
	387+206	392+958	5+752	Torino di Sangro.	387+731	392+668	*grave*
	395+690	421+662	25+972	Casalbordino - Lebba - Vasto - S. Salvo.	396+170	420+926	*grave*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Segue: **Castellamare Adriatico - Foggia - Bari - Otranto.** — 73 —	424+478	522+185	97+707	Montenero Petacciato - Raddoppio Coppella - Termoli - Campomarino - Chieuti Serracapriola - Ripalta - Raddoppio Lesina - Poggio Imperiale - Apricena - S. Severo - Raddoppio Triolo - Rignano Garganico - Arpi.	425+351	521+919	*grave*
	522+185	525+348	3+163	—	522+897	524+121	*lieve*

Compartimento di NAPOLI.

LINEE e numero d'ordine	dal chilometro	al chilometro	Lunghezza dei tratti	Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Roma - Cassino - Napoli. — 74 —	129+248	144+062	14+814	Piedimonte S. Germano - Cassino.	129+270	143+459	*lieve*
	162+301	170+610	8+309	Tora Presenzano - Caianello Vairano.	162+366	170+599	*lieve*
	183+360	186+456	3+096	—	184+507	186+069	*lieve*
	192+267	203+728	11+461	Pignataro	192+942	202+829	*lieve*
Sparanise - Gaeta — 75 —	3+220	6+381	3+161	Maiorisi	3+652	6+034	*lieve*
	19+941	25+900	5+959	Cellole Fasani	19+956	25+285	*lieve*
	25+900	32+005	6+105	—	26+519	31+580	*grave*
	32+005	33+929	1+924	SS. Cosma e Damiano Castelforte.	32+387	33+691	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme: dal chilometro	Progressive chilometriche estreme: al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Stazioni e fermate	Case cantoniere: dalla	Case cantoniere: alla	Classificazione delle zone malariche
Cancello - Avellino...... 76	22 . 998	27 . 012	4 . 014	—	—	—	*lieve*
	28 . 573	32 . 436	3 . 863	—		—	*lieve*
Avellino - Benevento.... 77	5 . 803	29 . 468	23 . 665	Prata Pratola - Tufo - Altavilla Irpina - Chianche Ceppaloni - Benevento P. Rufina.	6 . 075	29 . 141	*lieve*
Avellino - Rocchetta S. Antonio. 78	9 . 945	10 . 921	0 . 976	Montefalcione	10 . 196	10 . 878	*lieve*
	16 . 583	40 . 991	24 . 408	Montemiletto - Lapio - Taurasi - Luogosano S. Mango sul Calore - Paternopoli - Castelvetere - Castelfranci - Montemarano - Cassano Irpino.	16 . 967	40 . 595	*lieve*
	43 . 353	44 . 747	1 . 394	Montella	43 . 674	44 . 334	*lieve*
	57 . 570	69 . 155	11 . 585	S. Angelo dei Lombardi - Lioni .	57 . 590	68 . 912	*lieve*
	69 . 155	118 . 368	49 . 213	Morra Irpino - Conza Andretta - Cairano - Calitri Pescopagano - Rapone Ruvo - Monticchio - Aquilonia - Monteverde - Pisciolo.	69 . 853	117 . 893	*grave*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Termoli - Campobasso ... – 79 –	3+120	11+000	7+880	Guglionesi Portocannone	4+889	10+358	*grave*
	11+000	29+685	18+685	S. Martino in Pensilis - Ururi Rotello.	11+451	29+649	*lieve*
	37+941	44+055	6+114	—	38+352	43+913	*lieve*
	47+668	50+255	2+587	Casacalenda Guardialfiera . . .	48+018	49+277	*lieve*
	57+067	58+682	1+615	Ripabottoni S. Elia	57+668	58+614	*lieve*
Benevento - Campobasso.. – 80 –	0+760	23+529	22+769	Pietrelcina - Pescolamazza . . .	6+949	23+519	*lieve*
	28+254	28+533	0+279	—	28+263		*lieve*
	40+376	45+809	5+433	Morcone	40+389	45+725	*lieve*
	56+077	62+846	6+769	Sepino - S. Giuliano del Sannio	56+276	61+581	*lieve*
	65+745	70+465	4+720	Bivio Bosco Redole	66+552	70+459	*lieve*
Bosco Redole - Carpinone - Isernia — 81 –	0+000	23+011	23+011	Guardiaregia - Campochiaro - S. Polo Matese - Boiano - S. Massimo - Cantalupo del Sannio e Macchiagodena - S. Angelo in Grotte.	0+117	22+741	*lieve*
	27+584	28+400	0+816	—	27+804		*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere		
					dalla	alla	
Foggia-Cervaro-Napoli . . — 82 —	8 + 920	27 + 099	18 + 179	Raddoppio Ponte Albanito - Troia Castelluccio Sauri.	9 + 655	26 + 145	*lieve*
	27 + 099	69 + 691	42 + 592	Bovino Deliceto - Orsara di Puglia - Montaguto Panni - Savignano Greci - Pianerottolo d'Ariano - Ariano di Puglia.	27 + 365	69 + 607	*grave*
	72 + 430	98 + 697	26 + 267	Montecalvo Buonalbergo Casalbore - Tavernolo - Raddoppio Corsaro - Apice S. Arcangelo Bonito - Paduli sul Calore.	73 + 630	98 + 260	*grave*
	98 + 697	148 + 000	49 + 303	Benevento - Vitulano - Ponte Casalduni - S. Lorenzo Maggiore - Solopaca - Telese Bagni - Telese Cerreto - Amorosi - Frasso Telesino Dugenta.	99 + 145	147 + 466	*lieve*
	170 + 546	172 + 947	2 + 401	—	170 + 555	172 + 854	*lieve*
Napoli-Battipaglia-Potenza — 83 —	61 + 794	62 + 086	0 + 292	—	61 + 816		*lieve*
	62 + 863	88 + 068	25 + 205	Montecorvino - Battipaglia - Eboli Campagna - Persano.	63 + 622	87 + 434	*lieve*
	88 + 068	96 + 957	8 + 889	—	88 + 820	96 + 867	*grave*
	96 + 957	113 + 072	16 + 115	Contursi - Sicignano - Buccino - Ponte S. Cono.	97 + 651	112 + 877	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere		
					dalla	alla	
Segue: **Napoli-Battipaglia-Potenza.** — 83 —	116 + 090	119 + 292	3 + 202	Romagnano Vietri Salvitelle . .	116 + 335	119 + 236	*lieve*
	121 + 825	125 + 449	3 + 624	Balvano Ricigliano	121 + 872	124 + 122	*lieve*
	126 + 563	129 + 335	2 + 772	—	126 + 613		*lieve*
	129 + 335	137 + 932	8 + 597	Bella Muro - Baragiano	129 + 716	137 + 508	*grave*
	137 + 932	146 + 311	8 + 379	—	138 + 594	146 + 273	*lieve*
	158 + 299	162 + 766	4 + 467	—	158 + 787	162 + 109	*lieve*
	162 + 766	164 + 326	1 + 560	Potenza Inferiore	163 + 116	163 + 369	*grave*
Sicignano-Lagonegro . . . — 84 —	1 + 526	4 + 800	3 + 274	—	2 + 395	4 + 303	*lieve*
	24 + 259	36 + 453	12 + 194	Polla - Atena	25 + 138	36 + 327	*lieve*
	45 + 096	47 + 298	2 + 202	Sassano Tegiano	45 + 208	47 + 071	*lieve*
	55 + 255	60 + 373	5 + 118	Montesano	56 + 671	59 + 710	*lieve*

Compartimento di BARI.

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme: dal chilometro	Progressive chilometriche estreme: al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Stazioni e fermate	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Case cantoniere dalla	Fabbricati compresi nelle zone malariche: Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Castellammare Adriatico-Foggia-Bari-Otranto. — 85 —	525 + 348	533 + 978	8 + 630	Foggia	525 + 353	533 + 449	*liere*
	533 + 978	554 + 565	20 + 587	Incoronata - Ortanova - Raddoppio Stornara.	534 + 554	554 + 242	*grave*
	554 + 565	567 + 899	13 + 334	Cerignola	555 + 333	567 + 417	*liere*
	567 + 899	592 + 919	25 + 020	Candida - Trinitapoli - Ofantino	568 + 623	592 + 602	*grave*
	592 + 919	596 + 653	3 + 734	Barletta	593 + 628	596 + 136	*liere*
	596 + 653	605 + 901	9 + 248	-	597 + 214	605 + 892	*grave*
	616 + 161	616 + 999	0 + 838	-	616 + 171	616 + 986	*liere*
	640 + 122	648 + 013	7 + 891	—	640 + 143	647 + 805	*liere*
	649 + 234	656 + 793	7 + 559	-	650 + 214	656 + 073	*liere*
	659 + 372	678 + 084	18 + 712	Noicattaro - Mola' di Bari	660 + 212	677 + 983	*liere*
	685 + 340	731 + 102	45 + 762	Monopoli - Fasano - Cisternino - Ostuni.	685 + 803	731 + 035	*liere*
	731 + 102	756 + 273	25 + 171	Carovigno - Serranova - S. Vito dei Normanni.	732 + 224	756 + 163	*grave*
	756 + 273	761 + 563	5 + 290	Brindisi	757 + 017	761 + 467	*liere*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Segue: **Castellammare Adriatico - Foggia - Bari - Otranto.** — 85 —	761 + 563	771 + 041	9 + 478	Tuturano	762 + 313	770 + 719	*grave*
	771 + 041	802 + 721	31 + 680	S. Pietro Vernotico - Squinzano - Trepuzzi - Surbo - Lecce.	772 + 130	802 + 710	*lieve*
	804 + 738	818 + 773	14 + 035	S. Donato di Lecce - Galugnano - Sternatia - Zollino.	804 + 777	817 + 932	*lieve*
	823 + 179	824 + 260	1 + 081	—	823 + 299		*lieve*
	833 + 152	834 + 935	1 + 783	Cannole	833 + 926		*lieve*
	834 + 935	845 + 000	10 + 065	Giurdignano - Otranto	836 + 312	843 + 867	*grave*
Potenza-Metaponto . . . — 86 —	164 + 326	270 + 887	106 + 561	Vaglio di Basilicata - Brindisi di Montagna - Trivigno - Albano di Lucania - Campomaggiore Pietrapertosa - Calciano Tricarico - Grassano Garaguso - Salandra Grottole - Ferrandina Pomarico Migl. - Pisticci - Bernalda.	164 + 365	270 + 874	*grave*
Foggia - Cervaro - Rocchetta - Potenza. — 87 —	8 + 920	54 + 739	45 + 819	Ordona - Ascoli Satriano - Candela - Rocchetta S. Antonio.	9 + 264	54 + 160	*grave*
	54 + 739	64 + 742	10 + 003	—	55 + 506	64 + 411	*lieve*
	68 + 261	69 + 747	1 + 486	—	68 + 582		*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Segue: **Foggia - Cervaro - Rocchetta - Potenza** — 87 —	76 + 739	96 + 424	19 + 685	Forenza - Castel Lagopesole . .	76 + 765	96 + 291	*liere*
	103 + 551	109 + 711	6 + 160	Avigliano - Tiera.	103 + 563	109 + 615	*liere*
	116 + 689	117 + 397	0 + 708	—	—	—	*liere*
	117 + 397	117 + 844	0 + 447	—	117 + 752		*grave*
Foggia - Cervaro - Napoli . . — 88 —	1 + 001	8 + 920	7 + 919	Cervaro	2 + 067	8 + 038	*liere*
Foggia - Lucera . . . . — 89 —	0 + 700	19 + 628	18 + 928	Vaccarella - Pellegrini - Lucera .	1 + 754	19 + 495	*liere*
Foggia - Manfredonia . . . . — 90 —	0 + 732	10 + 661	9 + 929	Tortorella	0 + 742	8 + 167	*liere*
	10 + 661	36 + 096	25 + 435	Amendola - Candelaro - Frattarolo - Manfredonia.	10 + 709	35 + 145	*grave*
Cerignola - Cerignola Città — 91 —	0 + 194	7 + 101	6 + 907	Cerignola Città	0 + 538	6 + 198	*liere*
Ofantino - Margherita di Savoia. — 92 —	0 + 375	2 + 069	1 + 694	—	—	—	*grave*
	2 + 069	5 + 710	3 + 641	Margherita di Savoia	—	—	*liere*
Barletta - Barletta Porto . . — 93 —	0 + 394	2 + 652	2 + 258	Barletta Porto	0 + 914	1 + 980	*liere*
Bari - Bari Porto . . . . — 94	2 + 185	4 + 486	2 + 301	Bari Porto	2 + 290	3 + 004	*liere*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Brindisi - Brindisi Porto — 95 —	0 + 065	1 + 736	1 + 671	Brindisi Porto	—		*liere*
Zollino - Gallipoli — 96 —	0 + 351	7 + 380	7 + 029	Soleto - Galatina	0 + 482	6 + 859	*liere*
	13 + 750	34 + 670	20 + 920	Galatone - Nardò Centr. - Sannicola - Alezio - Gallipoli.	14 + 708	34 - 632	*liere*
Rocchetta - Spinazzola - Gioia del Colle — 97 —	0 + 919	52 + 759	51 + 840	S. Nicola di Melfi - Rapolla Lavello - Venosa - Palazzo S. Gervasio Montemilone.	1 + 900	52 + 376	*grave*
	59 + 768	92 + 934	33 + 166	Poggiorsini Gravina - Gravina	60 + 485	92 + 923	*liere*
Barletta - Spinazzola — 98 —	1 + 690	21 + 970	20 + 280	Monte Altino - Canne	2 + 478	21 + 957	*grave*
	21 + 970	37 + 095	15 + 125	Canosa di Puglia	22 + 915	36 + 973	*liere*
	41 + 344	62 + 199	20 + 855	Minervino Murge - Acquatetta	42 + 064	61 + 137	*liere*
Bari - Taranto — 99 —	0 + 604	2 + 078	1 + 474	—	0 + 885	2 + 061	*liere*
	3 + 500	5 + 313	1 + 813	—	3 + 893	5 + 168	*liere*
	61 + 934	82 + 704	20 + 770	S. Basilio Mottola - Castellaneta	62 + 582	81 + 125	*liere*
	92 + 556	100 + 839	8 + 283	Palagiano Mottola - Massafra.	93 + 085	99 + 691	*liere*
	100 + 839	110 + 520	9 + 681	—	100 + 854	109 + 022	*grave*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Taranto - Brindisi — 100 —	0 + 000	1 + 054	1 + 054	Taranto	0 + 430		*lieve*
	1 + 054	19 + 175	18 + 121	Nasisi - Monteiasi Montemesola - Grottaglie.	1 + 367	19 + 161	*grave*
	23 + 867	59 + 485	35 + 618	Francavilla Fontana - Oria - Latiano - Mesagne.	24 + 040	58 + 406	*lieve*
	59 + 485	65 + 905	6 + 420	—	59 + 820	65 + 078	*grave*
Taranto - Circum-Mare Piccolo - Tronco Nasisi - Buffoluto — 101 —	0 + 476	5 + 093	4 + 617	Bivio Arsenale - Buffoluto	2 + 628		*lieve*
Taranto - Circum-Mare Piccolo — 102 —	3 + 284	18 + 449	15 + 165	Cimino - Collebasso.	4 + 926	16 + 849	*lieve*
Taranto - Reggio — 103 —	0 + 000 della Taranto 4 + 438 della Taranto	0 + 606 (Staz. nuova) 2 + 550 (Staz. vecchia)	0 + 606 - Reggio C. 2 + 112 - Reggio C.	Taranto	1 + 273	2 + 540	*lieve*
	2 + 550	43 + 558	41 + 008	Chiatona - Raddoppio Termitosa - Ginosa - Metaponto.	3 + 759	42 + 895	*grave*

INEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
				Compartimento di R GGIO C.			
Taranto - Reggio C. .... — 104 —	43 + 558	82 + 888	39 + 330	S. Basilio Pisticci - Montalbano Jonico - Policoro - Nova Siri - Rocca Imperiale - Monte Giordano.	43 + 778	82 + 739	*grave*
	82 + 888	108 + 950	26 + 062	Roseto Capo Spulico - Amendolara Oriolo - Trebisacce.	83 + 649	107 + 861	*lieve*
	108 + 950	141 + 819	32 + 869	Villapiana - Torre Cerchiara - Sibari - Corigliano Calabro	108 + 957	140 + 775	*grave*
	141 + 819	159 + 702	17 + 883	Rossano	142 + 082	158 + 794	*lieve*
	159 + 702	205 + 007	45 + 305	Mirto Crosia - S. Giacomo Capezzati - Pietrapaola - Campana - Cariati - Crucoli - Cirò.	160 + 198	204 + 842	*grave*
	206 + 945	301 + 633	94 + 688	Torre Melissa - Strongoli - Cotrone - Isola Capo Rizzuto - Cutro - S. Leonardo di Cutro - Roccabernarda - Botricello - Cropani - Sellia - Simeri Crichi - Catanzaro Marina - Squillace.	207 + 342	301 + 424	*grave*
	305 + 521	309 + 392	3 + 871	Montauro	305 + 558	308 + 966	*grave*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Segue: **Taranto-Reggio** — 104 —	314 + 041	343 + 194	29 + 153	S. Sostene - S. Andrea dell'Jonio - Badolato - S. Caterina dell'Jonio - Guardavalle - Monasterace Stilo.	314 + 726	343 + 075	*grave*
	343 + 194	365 + 704	22 + 510	Riace - Caulonia - Roccella Jonica.	344 + 490	365 + 436	*lieve*
	372 + 997	376 + 093	3 + 096	—	373 + 899	375 + 474	*lieve*
	377 + 628	404 + 767	27 + 139	S. Ilario del Jonio - Ardore - Bovalino - Bianconovo - La Verda.	378 + 273	402 + 658	*lieve*
	404 + 767	418 + 167	13 + 400	Ferruzzano - Brancaleone - Capo Spartivento.	404 + 992	415 + 663	*grave*
	418 + 167	450 + 221	32 + 054	Palizzi - Bova - Condofuri - Melito di Porto Salvo - Saline di Reggio.	418 + 459	449 + 397	*lieve*
	469 + 022	471 + 960	2 + 938	—	469 + 305	471 + 543	*lieve*
Battipaglia-Reggio C. — 105 —	0 + 408	2 + 708	2 + 300	—	0 + 421	2 + 453	*lieve*
	2 + 708	27 + 328	24 + 620	S. Nicola Varco - Albanella - Capaccio Roccadaspide - Pesto - Ogliastro Cilento.	3 + 765	27 + 316	*grave*
	27 + 328	36 + 760	9 + 432	Agropoli - Torchiara.	28 + 720	34 + 903	*lieve*
	40 + 079	42 + 101	2 + 022	Rutino	40 + 194	42 + 098	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Segue: **Battipaglia-Reggio Calabria.** — 105 —	44 + 764	49 + 451	4 + 687	Omignano	44 + 935	48 + 533	*lieve*
	49 + 451	54 + 246	4 + 795	Castelnuovo Vallo - Casal Velino	49 + 661	53 + 928	*grave*
	54 + 246	62 + 400	8 + 154	Ascea	54 + 710	62 + 376	*lieve*
	74 + 372	75 + 611	1 + 239	S. Mauro La Bruca	74 + 922		*lieve*
	79 + 145	98 + 610	19 + 465	Centola - Celle Bulgheria Roccagloriosa - Torre Orsaia - Policastro del Golfo.	79 + 194	97 + 918	*lieve*
	121 + 175	123 + 159	1 + 984	—	121 + 524	122 + 636	*lieve*
	126 + 078	141 + 794	15 + 716	Praia d'Aieta Tortora - S. Nicola Arcella.	126 + 134	141 + 435	*lieve*
	141 + 794	158 + 529	16 + 735	Scalea - Verbicaro Orsomarso - Grisolia Cipollina - Cirella Maierà	142 + 196	157 + 671	*grave*
	158 + 529	167 + 077	8 + 548	Diamante - Belvedere Marittimo	158 + 667	165 + 944	*lieve*
	167 + 077	172 + 145	5 + 068	Sangineto	167 + 635	171 + 871	*grave*
	172 + 145	229 + 464	57 + 319	Capo Bonifati - Cetraro - Acquappesa - Guardia Piemontese - Fuscaldo - Paola - S. Lucido Marina - Fiumefreddo (Bruzio) - Longobardi - Belmonte Calabro - Amantea.	173 + 323	229 + 424	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Segue: **Battipaglia-Reggio Calabria.** — 105 —	229 + 464	279 + 642	50 + 178	Serra Aiello - Nocera Tirinese - Falerna - S. Eufemia Marina Gizzeria - S. Eufemia Biforcazione - S. Pietro a Maida Maida - Curinga - Francavilla Angitola.	230 + 474	279 + 055	*grave*
	284 + 443	298 + 544	14 + 101	Monteleone Porto S. Venere - Briatico.	284 + 839	297 + 722	*lieve*
	315 + 582	318 + 582	3 + 000	Ricadi	315 + 900	317 + 699	*lieve*
	320 + 623	321 + 421	0 + 798	Coccorino	321 + 263		*lieve*
	324 + 326	326 + 499	2 + 173	Joppolo	324 + 669	326 + 290	*lieve*
	333 + 275	353 + 082	19 + 807	Rosarno - Gioia Tauro.	333 + 413	353 + 071	*grave*
S. Eufemia-Catanzaro Marina. — 106 —	0 + 460	7 + 251	6 + 791	Sambiase	1 + 372	6 + 751	*grave*
	7 + 251	13 + 420	6 + 169	Nicastro	7 + 831	12 + 318	*lieve*
	13 + 420	22 + 690	9 + 270	Feroleto Antico Pianopoli . . .	13 + 588	22 + 699	*grave*
	22 + 690	31 + 279	8 + 589	Marcellinara - Settingiano . . .	23 + 937	31 + 013	*lieve*
	31 + 279	35 + 083	3 + 804	Corace	31 + 981	35 + 020	*grave*
	35 + 083	40 + 577	5 + 494	Catanzaro Sala	37 + 620	40 + 025	*lieve*
	40 + 577	46 + 075	5 + 498	S. Maria di Catanzaro	41 + 835	45 + 545	*grave*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Sibari-Cosenza . . . . — 107 —	0 + 241	61 + 133	60 + 892	Cassano all'Jonio - Spezzano Albanese - Tarsia - S. Marco Roggiano - Mongrassano Cervicati - Torano Lattarico - Acri Bisignano - Montalto Rose.	0 + 981	61 + 032	*grave*
	61 + 133	68 + 765	7 + 632	Castiglione Cosentino - Cosenza .	62 + 044	68 + 443	*lieve*
Paola-Cosenza . . . . — 108 —	2 + 743	10 + 674	7 + 931	S. Lucido - Falconara Albanese	3 + 131	10 + 638	*lieve*
	22 + 892	27 + 896	5 + 004	Rende	22 + 950	27 + 726	*lieve*

Compartimento di PALERMO.

LINEE e numero d'ordine	dal chilometro	al chilometro	Lunghezza dei tratti	Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Palermo-Palermo Porto . . — 109 —	0 + 900	1 + 837	0 + 937	—	1 + 390		*lieve*
Palermo-Termini Imerese-Rocca Palumba-Porto Empedocle. — 110 —	0 + 897	6 + 482	5 + 585	Favara di Villabate	1 + 385	5 + 772	*lieve*
	9 + 550	11 + 123	1 + 573	Ficarazzi	10 + 617		*lieve*
	17 + 849	22 + 044	4 + 195	Casteldaccia - Altavilla Milicia	18 + 134	21 + 452	*lieve*
	28 + 374	30 + 617	2 + 243	—	28 + 696	29 + 805	*lieve*
	36 + 164	38 + 783	2 + 619	Termini Imerese	36 + 179	36 + 875	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Segue: **Palermo-Termini Imerese-Rocca Palumba-Porto Empedocle.** — 110 —	38 + 783	70 + 334	31 + 551	Fiumetorto - Cerda - Sciara Aliminusa - Causo - Montemaggiore Belsito - Roccapalumba Alia.	39 + 439	68 + 980	*grave*
	70 + 334	82 + 038	11 + 704	Lercara Bassa	70 + 559	81 + 035	*lieve*
	82 + 038	122 + 935	40 + 897	Castronovo di Sicilia - Cammarata - Spina - Acquaviva Casteltermini - Sutera - Campofranco - Comitini.	84 + 337	122 + 514	*grave*
	124 + 499	126 + 496	1 + 997	Aragona Caldare	124 + 917	125 + 700	*lieve*
	136 + 055	143 + 867	7 + 812	Porto Empedocle	136 + 175	143 + 485	*lieve*
Termini Imerese-S. Agata di Militello-Messina. — 111 —	43 + 085	55 + 958	12 + 873	Buonfornello - Campofelice. . .	44 + 047	55 + 547	*grave*
	55 + 958	67 + 101	11 + 143	Lascari - Cefalù	56 + 762	67 + 058	*lieve*
	67 + 866	68 + 516	0 + 650	—	67 + 959	68 + 394	*lieve*
	70 + 571	71 + 515	0 + 944	—	70 + 809		*lieve*
	74 + 901	75 + 103	0 + 202	—	74 + 970		*lieve*
	81 + 560	108 + 505	26 + 945	Pollina - Tusa - S. Stefano di Camastra - Caronia.	82 + 136	107 + 620	*lieve*
	108 + 505	119 + 423	10 + 918	—	108 + 641	118 + 942	*grave*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Segue: **Termini Imerese-S. Agata di Militello - Messina.** — 111 —	119 + 423	126 + 358	6 + 935	S. Fratello Acquedolci - S. Agata di Militello.	119 + 882	125 + 653	*lieve*
	126 + 358	136 + 942	10 + 584	S. Marco d'Alunzio Torrenova - Zappulla.	126 + 671	136 + 932	*grave*
	136 + 942	152 + 164	15 + 222	Naso Capo d'Orlando - Brolo Ficarra - Piraino S. Angelo.	138 + 069	151 + 328	*lieve*
	161 + 921	168 + 052	6 + 131	Patti	162 + 654	167 + 887	*lieve*
	168 + 052	179 + 778	11 + 726	Oliveri Tindari - Falcone - Castroreale Novara Furnari.	170 + 198	179 + 418	*grave*
	179 + 778	183 + 267	3 + 489	Castroreale Bagni	180 + 144	182 + 025	*lieve*
	190 + 332	202 + 672	12 + 340	Milazzo - S. Filippo Archi - S. Lucia.	191 + 240	202 + 015	*lieve*
	205 + 646	209 + 561	3 + 915	Venetino Spadafora - S. Martino	205 + 754	209 + 107	*lieve*
Roccapalumba-S. Caterina Xirbi - Bicocca - Catania - Messina. — 112 —	69 + 410	105 + 822	36 + 412	Marcatobianco - Valledolmo - Vallelunga - Villalba - Marianopoli.	69 + 658	105 + 680	*grave*
	112 + 300	124 + 979	12 + 679	Mimiani S. Cataldo	112 + 605	124 + 706	*grave*
	124 + 979	131 + 146	6 + 167	S. Caterina Xirbi	125 + 412	130 + 011	*lieve*
	131 + 146	146 + 370	15 [illegible]	Imera - Villarosa	131 + 378	146 + 235	*grave*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Segue: **Roccapalumba-Santa Caterina Xirbi-Bicocca-Catania-Messina.** — 112 —	160 + 204	236 + 232	76 + 028	Pirato - Dittaino - Raddusa Agira - Saraceni - Sparagogna - Catenanuova Centuripe - Muglia - Sferro - Gerbini - Portiere Stella - Simeto - Motta S. Anastasia - S. Martino Piana - Bicocca.	160 + 413	236 + 115	*grave*
	236 + 232	237 + 307	1 + 075	—	237 + 277		*lieve*
	250 + 196	253 + 565	3 + 369	—	250 + 243	252 + 857	*lieve*
	275 + 010	276 + 491	1 + 481	—	275 + 020		*lieve*
	278 + 458	285 + 445	6 + 987	Fiumefreddo Sicilia - Calatabiano - Alcantara.	278 + 853	285 + 232	*lieve*
Bicocca-Valsavoia - Siracusa. — 113 —	233 + 430	270 + 224	36 + 794	Passomartino - Valsavoia - Lentini - Agnone di Siracusa - Agnone Bagni.	235 + 006	268 + 783	*grave*
	270 + 224	283 + 980	13 + 756	Brucoli - Augusta	270 + 711	283 + 911	*lieve*
	283 + 980	290 + 184	6 + 204	Megara Iblea	285 + 704	288 + 768	*grave*
	290 + 184	304 + 375	14 + 191	Priolo Melilli	290 + 608	303 + 616	*lieve*
	311 + 259	312 + 473	1 + 214	Siracusa	311 + 826		*lieve*
Siracusa-Siracusa-Porto . . — 114 —	312 + 473	313 + 774	1 + 301	Siracusa Porto	313 + 077		*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere		
					dalla	alla	
Siracusa-Licata (Tronco Siracusa-Spaccaforno). — 115 —	312 + 473	315 + 168	2 + 695	—	313 + 124		*lieve*
	315 + 168	319 + 016	3 + 848	—	315 + 403	318 + 301	*grave*
	319 + 016	321 + 871	2 + 855	S. Teresa Longarini	319 + 844		*lieve*
	326 + 364	332 + 128	5 + 764	Cassibile	326 + 666	331 + 608	*grave*
	340 + 915	345 + 229	4 + 314	Noto	341 + 735	343 + 674	*lieve*
	351 + 289	365 + 515	14 + 226	S. Paolo - Rosolini - Spaccaforno.	351 + 760	364 + 656	*lieve*
Siracusa-Licata (Tronco Licata-Spaccaforno). — 116 —	200 + 103	255 + 600	55 + 497	Falconara - Butera - Terranuova di Sicilia - Dirillo - Biscari.	200 + 536	254 + 682	*grave*
	255 + 600	260 + 679	5 + 079	—	256 + 069	260 + 247	*lieve*
	272 + 575	273 + 978	1 + 403	Comiso	272 + 808		*lieve*
	313 + 057	322 + 803	9 + 746	Ragusa Ibla	313 + 800	322 + 050	*grave*
	325 + 548	336 + 082	10 + 534	Modica - Scicli	325 + 839	335 + 617	*lieve*
	340 + 790	345 + 630	4 + 840	—	341 + 070	345 + 275	*lieve*
	351 + 113	354 + 784	3 + 671	—	351 + 657	354 + 225	*lieve*
	359 + 062	359 + 767	0 + 705	—	359 + 474		*lieve*
	363 + 512	364 + 139	0 + 627	Spaccaforno	363 + 537		*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
S. Caterina Xirbi-Canicattì — 117 —	126 + 011	127 + 796	1 + 785	—	126 + 550	127 + 390	*grave*
	132 + 450	152 + 158	19 + 708	S. Cataldo - Pipetaro - Serradifalco.	132 + 743	150 + 803	*lieve*
Aragona C.-Canicattì-Licata. — 118 —	169 + 326	193 + 163	23 + 837	Campobello Ravanusa - Favarotta - S. Oliva.	169 + 954	192 + 586	*lieve*
	193 + 163	201 + 246	8 + 083	Licata - Licata Porto	193 + 737	201 + 175	*grave*
Valsavoia-Caltagirone.... — 119 —	248 + 913	258 + 492	9 + 579	Leone	249 + 092	258 + 092	*grave*
	258 + 492	264 + 140	5 + 648	Scordia	258 + 925	263 + 504	*lieve*
	281 + 557	282 + 682	1 + 125	Mineo	281 + 834	282 + 467	*lieve*
	285 + 161	286 + 887	1 + 726	—	285 + 692		*lieve*
	298 + 459	301 + 131	2 + 672	—	298 + 459	300 + 626	*lieve*
	303 + 337	313 + 302	9 + 965	—	303 + 879	313 + 028	*lieve*
Palermo-Trapani........ — 120 —	15 + 471	17 + 584	2 + 113	Capaci	16 + 014	17 + 573	*lieve*
	32 + 864	33 + 302	0 + 438	Cinisi Terrasini	33 + 263		*lieve*
	39 + 407	44 + 969	5 + 562	Lo Zucco Montelepre	40 + 018	43 + 982	*grave*
	44 + 969	48 + 414	3 + 445	Partinico	45 + 382	47 + 437	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lungezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Segue: **Palermo-Trapani** . . — 120 —	48 + 414	53 + 679	5 + 265	—	48 + 603	53 + 318	*grave*
	53 + 679	55 + 588	1 + 909	Trappeto	54 + 054	55 + 357	*lieve*
	55 + 588	57 + 114	1 + 526	—	56 + 467	57 + 105	*grave*
	57 + 114	68 + 482	11 + 368	Balestrate - Alcamo Marina - Castellammare del Golfo.	59 + 157	67 + 591	*lieve*
	68 + 482	97 + 952	29 + 470	Segesta - Alcamo Calatafimi - Gallitello	68 + 742	97 + 515	*grave*
	97 + 952	107 + 143	9 + 191	Salemi	99 + 105	106 + 895	*lieve*
	120 + 216	127 + 877	7 + 661	Campobello di Mazara. . . .	120 + 238	127 + 872	*lieve*
	127 + 877	137 + 384	9 + 507	S. Nicola di Mazara	129 + 186	135 + 169	*grave*
	138 + 520	148 + 658	10 + 138	—	139 + 090	147 + 227	*grave*
	148 + 658	157 + 543	8 + 885	Petrosino - Terrenove	149 + 853	157 + 061	*lieve*
	160 + 652	169 + 925	9 + 273	Spagnuola	161 + 072	169 + 209	*lieve*
	169 + 925	187 + 019	17 + 094	Ragattisi - Marausa - Paceco .	170 + 545	185 + 445	*grave*

Secondarie SICULE.

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere		
					dalla	alla	
Castelvetrano - Magazzolo - Porto Empedocle. — 121 —	3 + 721	5 + 250	1 + 529	—	—	—	*lieve*
	5 + 250	6 + 520	1 + 270	—	5 + 445		*grave*
	6 + 520	18 + 124	11 + 604	Latomie - Selinunte.	7 + 011	17 + 139	*lieve*
	18 + 124	24 + 490	6 + 366	Porto Palo	19 + 311	23 + 490	*grave*
	24 + 490	32 + 695	8 + 205	Menfi	25 + 583	31 + 695	*lieve*
	32 + 695	38 + 676	5 + 981	—	33 + 760	37 + 676	*grave*
	38 + 676	39 + 991	1 + 315	—	39 + 555		*lieve*
	43 + 870	49 + 420	5 + 550	Sciacca	43 + 950	49 + 319	*lieve*
	55 + 260	72 + 352	17 + 092	Bellapietra - Verdura - Ribera. .	55 + 260	72 + 351	*lieve*
	72 + 352	94 + 704	22 + 352	Magazzolo - Cattolica Eraclea .	73 + 849	94 + 642	*grave*
	94 + 704	97 + 697	2 + 993	Montallegro	96 + 104	97 + 395	*lieve*
	100 + 892	109 + 214	8 + 322	Siculiana Marina - Siculiana . .	103 + 041	107 + 353	*lieve*
	112 + 419	112 + 997	0 + 578	—	112 + 631		*grave*
	112 + 997	116 + 784	3 + 787	Realmonte	113 + 496	114 + 825	*lieve*
	116 + 784	121 + 543	4 + 759	Punta Piccola	116 + 925	121 + 049	*grave*
	121 + 543	123 + 077	1 + 534	Porto Empedocle Cannelle - Porto Empedocle.	121 + 902		*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza del tr t	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Castelvetrano-Gibellina-Salaparuta Poggioreale. — 122 —	1 + 240	1 + 818	0 + 578	—	1 + 326		*lieve*
	1 + 818	6 + 359	4 + 541	—	2 + 562	4 + 804	*grave*
	6 + 359	13 + 060	6 + 701	Partanna	7 + 139	11 + 148	*lieve*
	13 + 060	16 + 744	3 + 684	S. Ninfa	13 + 160	16 + 744	*grave*
	16 + 744	20 + 010	3 + 266	Rampinzeri.	18 + 566		*lieve*
	24 + 145	28 + 674	4 + 529	Gibellina - Salaparuta Poggioreale.	25 + 630	26 + 849	*lieve*
Naro-Canicattì . . . . — 123 —	4 + 500	9 + 850	5 + 350	Rocca di Mendola	5 + 527	8 + 324	*lieve*
Naro-Licata . . . . — 124 —	6 + 000	6 + 520	0 + 520	—	6 + 464		*lieve*
	18 + 200	19 + 605	1 + 405	—	18 + 507		*lieve*
	19 + 605	36 + 977	17 + 372	Torre di Gaffe - Scifitelli - Licata	19 + 861	34 + 512	*grave*
Dittaino - Valguarnera - Piazza Armerina. — 125 —	0 + 000	10 + 874	10 + 874	Dittaino-Mulinello	1 + 282	10 + 824	*grave*
	14 + 155	16 + 355	2 + 200	—	14 + 909		*grave*
	24 + 280	27 + 524	3 + 244	—	24 + 308	26 + 393	*lieve*
Dittaino-Cavalcatore. . . . . — 126 —	0 + 000	4 + 941	4 + 941	Dittaino.	3 + 076	4 + 412	*grave*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme dal chilometro	Progressive chilometriche estreme al chilometro	Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche – Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Lercara Bassa-Filaga-Bivona. — 127 —	0 + 000	8 + 500	8 + 500	Lercara Bassa - Lercara Alta .	1 + 222	7 + 710	*lieve*
	19 + 850	21 + 541	1 + 691	Filaga	21 + 080		*lieve*
	38 + 532	39 + 809	1 + 277	Bivona	39 + 496		*lieve*
Filaga-Palazzo Adriano. . . — 128 —	0 + 000	0 + 198	0 + 198	Filaga	—	—	*lieve*
	8 + 158	10 + 359	2 + 201	Sosio	9 + 210		*lieve*
Cianciana-Magazzole . . . . — 129 —	52 + 829	56 + 180	3 + 351	Cianciana	53 + 207	55 + 643	*lieve*
	56 + 180	66 + 789	10 + 609	Quattro Finaite - Balata . . .	57 + 638	65 + 824	*grave*
Girgonti-Favara-Margonia. — 130 —	3 + 007	6 + 000	2 + 993	—	3 + 276	5 + 649	*lieve*
	8 + 500	9 + 500	1 + 000	—	8 + 925	9 + 432	*lieve*
	12 + 000	18 + 000	6 + 000	Zolfare Deli - Deli	12 + 874	16 + 418	*lieve*
Palermo - S. Erasmo - Corleone-S. Carlo. — 131 —	6 + 671	7 + 071	0 + 400	—	6 + 681		*lieve*
	10 + 370	23 + 353	12 + 983	Misilmeri - Bolognetta	12 + 089	13 + 320	*lieve*
	23 + 353	30 + 300	6 + 947	Mulinazzo - Baucina	—	—	*grave*
	30 + 300	33 + 534	3 + 234	Villafrati	—	—	*lieve*
	48 + 299	51 + 299	3 + 000	Bifarera	—	—	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Segue: **Palermo S. Erasmo -Corleone-S. Carlo.** — 131 —	51 + 299	65 + 302	14 + 003	Scalilli - Donna Beatrice . . .	—	—	*grave*
	65 + 302	85 + 132	19 + 830	Corleone - Censiti - Ridocco - Campofiorito - Tarucco - Contessa Entellina.	68 + 419	85 + 001	*lieve*
	96 + 027	102 + 013	5 + 986	Chiusa Sclafani	96 + 303	99 + 936	*lieve*
	102 + 013	105 + 905	3 + 892	S. Carlo	102 + 574	105 + 509	*grave*

Delegazione di CAGLIARI.

LINEE e numero d'ordine	dal chilometro	al chilometro	Lunghezza dei tratti	Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	Classificazione delle zone malariche
Cagliari-Golfo Aranci. . . . — 132 —	0 + 000	2 + 049	2 + 049	Cagliari	0 + 998		*lieve*
	2 + 049	18 + 788	16 + 739	Elmas - Assémini - Decimomannu	2 + 541	18 + 650	*grave*
	18 + 788	27 + 301	8 + 513	Villasor	20 + 471	27 + 213	*lieve*
	27 + 301	126 + 282	98 + 981	Serramanna Nuraminis - Samassi Serrenti - Sanluri Stato - S. Gavino - Pabillonis - Uras Mogoro - Marrubiu - Oristano - Simaxis - Solarussa - Bauladu - Paulilatino.	28 + 597	125 + 667	*grave*
	126 + 282	137 + 058	10 + 776	Abbasanta	126 + 774	136 + 200	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere dalla	Case cantoniere alla	
Segue: **Cagliari-Golfo Aranci.** — 132 —	137 + 058	310 + 869	173 + 811	Borore - Birori - Macomer - Campeda - Bonorva - Giave - Torralba - Mores - Chilivani - Fraigas - Oschiri - Berchidda - Monti - Enas - Terranova Pausania-Marinella-Golfo Aranci	137 + 116	305 + 578	*grave*
Terranova Pausania-Terranova-Isola Bianca. — 133 —	284 + 128	286 + 242	2 + 114	Terranova Isola Bianca . . .	—	—	*grave*
Chilivani-Porto Torres . . . — 134 —	0 + 000	66 + 557	66 + 557	Chilivani - Ardara - Ploaghe - Campomela - Scala di Giocca - Tissi Usini - Caniga - Sassari - S. Orsola - S. Giorgio - S. Giovanni - Porto Torres	0 + 993	65 + 936	*grave*
Decimomannu-Iglesias . . . — 135 —	0 + 000	20 + 965	20 + 965	Decimomannu - Uta - Siliqua .	3 + 909	20 + 745	*grave*
	20 + 965	29 + 734	8 + 769	Musei - Villamassargia Domusnovas.	22 + 960	26 + 878	*lieve*
	29 + 734	37 + 769	8 + 035	Iglesias	29 + 817	37 + 543	*grave*
Iglesias-Monteponi . . . . . . — 136 —	0 + 000	1 + 015	1 + 015	Iglesias	—	—	*grave*
	1 + 015	5 + 402	4 + 387	Cabitza - Monteponi	1 + 473	4 + 085	*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tutti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere		
					dalla	alla	
				Classificazione provvisosia delle linee della Venezia Giulia.			
Aurisina-Monfalcone-Cormons. — 137 —				Dalla fermata di Duino Timavo al Bivio S. Polo, con la fermata anzidetta e la Stazione di Monfalcone.			*lieve*
Monfalcone-Cervignano.... — 138 —				Dal Bivio S. Polo alla casa cantoniera 8 (km. 18 + 700) con le stazioni e fermate di Ronchi Staranzano, Begliano, Pieris Turriaco, Villa Vicentina, Scodovacca e Cervignano del Friuli			*lieve*
Cervignano del Friuli-Pontile per Grado. — 139 —				Intera linea con le stazioni e fermate di Terzo di Aquileia, Aquileia, Belvedere e Pontile per Grado			*lieve*
Divaccia-S.Canziano-Pola .. — 140 —				*a*) tratto dalla casa cantoniera 37, compresa, (km. 58 + 164), alla stazione di Cerreto Istriano con la fermata di Borutto e la stazione di Cerreto Istriano;			*lieve*
				b) tratto dalla stazione di Canfanaro, compresa, al distacco della linea per Rovigno d'Istria;			*lieve*
				c) tratto dalla fermata di Zabroni Roveria alla stazione di Pola con le stazioni e fermate di Zabroni Roveria, Dignano, Gallesano e Pola.			*lieve*
Canfanaro-Rovigno d'Istria. — 141 —				Intera linea con le stazioni e fermate di Sossi, Villa di Rovigno e Rovigno d'Istria.			*lieve*

LINEE e numero d'ordine	Progressive chilometriche estreme		Lunghezza dei tratti	Fabbricati compresi nelle zone malariche			Classificazione delle zone malariche
	dal chilometro	al chilometro		Stazioni e fermate	Case cantoniere		
					dalla	alla	
Trieste Campomarzio-Parenzo. — 142 —				Tratto dalla stazione di Visinada alla stazione di Parenzo con le stazioni e fermate di Visinada, Baldassi, S. Domenica Villa Sanmarco, Visignano, Villanova di Parenzo e Parenzo.			*lieve*
Portogruaro-Cervignano del Friuli. — 143 —				Dalla stazione di Fossalta di Portogruaro alla stazione di Torre di Zuino con le stazioni e fermate di Fossalta di Portogruaro, Latisana, Palazzolo dello Stella, Muzzana del Turgnano, S. Giorgio di Nogaro e Torre di Zuino.			*lieve*
				Località situate fuori della sede ferroviaria.			
Pisciotta .... — 144 —				Impianto per la pompatura dell'acqua per il rifornitore di Licata			*lieve*
Modione .... — 145 —				Impianto per la pompatura dell'acqua per il rifornitore di Castelvetrano . .			*lieve*
Sorgente Ramolia........ — 146 —				Impianto per la pompatura dell'acqua per la stazione di Camastra			*lieve*

INDICE ALFABETICO

delle stazioni, fermate ecc. comprese nelle zone di malaria.

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea	Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Belmonte Calabro	*lieve*	105	Buronzo	*lieve*	10
Belvedere	»	139	Butera	*grave*	116
Belvedere Marittimo	»	105			
Benevento	»	82	**C**		
Benevento Porta Rufina	»	77			
Berchidda	*grave*	132	Cabitza	*lieve*	136
Bernalda	»	86	Cagliari	»	132
Bianconovo	*lieve*	104	Caianello Vairano	»	74
Bianzè	»	2	Cairano	*grave*	78
Bibbona Casale	»	38	Calatabiano	*lieve*	112
Bicocca	*grave*	112	Calciano Tricarico	*grave*	86
Bifarera	*lieve*	131	Calitri Pescopagano	»	78
Birori	*grave*	132	Caltignaga	*lieve*	8
Biscari	»	116	Camatta	»	24
Bivio Arsenale	*lieve*	101	Cammarata	*grave*	110
» Bosco Redole	»	80	Campana	»	104
» Carroceto	»	68	Campeda	»	132
» S. Polo	»	137-138	Campiglia Marittima	*lieve*	38
» Sonnino	*grave*	62	Campobello di Mazara	»	120
Bivona	*lieve*	127	Campobello Ravanusa	»	118
Boiano	»	81	Campochiaro	»	81
Bolgheri	»	38	Campofelice	*grave*	111
Bolognetta	»	131	Campofiorito	*lieve*	131
Bonferraro	»	16	Campofranco	*grave*	110
Bonorva	*grave*	132	Campo Leone	*lieve*	67
Borgo Lavezzaro	*lieve*	9	Campomaggiore Pietrapertosa	*grave*	86
Borgo Vercelli	»	2	Campomarino	»	73
Borore	*grave*	132	Campomela	»	134
Borutto	*lieve*	140	Candela	»	87
Botricello	*grave*	104	Candelaro	»	90
Bova	*lieve*	104	Candia Lomellina	*lieve*	1
Bovalino	»	104	Candida	*grave*	85
Bovino Deliceto	*grave*	82	Canfanaro	*lieve*	140
Bovolone	*lieve*	42	Caniga	*grave*	134
Brancaleone	*grave*	104	Canne	»	98
Briatico	*lieve*	105	Cannole	*lieve*	85
Brindisi	»	85	Canosa di Puglia	»	98
Brindisi Porto	»	95	Cantalupo del Sannio e Mac.	»	81
Brindisi di Montagna	*grave*	86	Capaccio Roccadaspide	*grave*	105
Briona	*lieve*	7	Capaci	*lieve*	120
Brolo Ficarra	»	111	Capalbio	*grave*	48
Brondolo	»	41	Capannelle	*lieve*	63
Brucoli	»	113	Capo Bonifati	»	105
Buccino	»	83	Capo Spartivento	*grave*	104
Buffoluto	»	101	Capralba	*lieve*	15
Buonfornello	*grave*	111	Capranica Sutri	»	65

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Capriati a Volturno	*lieve*	58
Caravaggio	»	15
Cariati	*grave*	104
Carisio	*lieve*	10
Caronia	»	111
Carovigno	*grave*	85
Carroceto	»	64
Casacalenda Guardialf.	*lieve*	79
Casalbordino	*grove*	73
Casale Popolo	*lieve*	4
Casaletto Vaprio	»	15
Casalicontrada Brecciarola	»	55
Casalpusterlengo	»	13
Casal Velino	*grave*	105
Casino di Terra	*lieve*	34
Cassano all'Jonio	*grave*	107
Cassano Irpino	*lieve*	78
Cassibile	*grave*	115
Cassino	*lieve*	74
Castagnaro	»	42
Castagneto Carducci	»	38
Casteldaccia	»	110
Castel d'Agogna	»	1
Castel d'Ario	»	16
Castel d'Azzano	»	42
Castelfranci	»	78
Castel Lagopesole	»	87
Castellalto Canzano	»	71
Castellammare del Golfo	»	120
Castellaneta	»	99
Castellaro	»	6
Castelleone	»	15
Castellina Marittima	»	38
Castel Madama	»	56
Castelnuovo Vallo	*grave*	105
Castelvetere	*lieve*	78
Castiglione Cosentino	»	107
Castiglione in Teverina	»	51
Castronovo di Sicilia	*grave*	110
Castro Pofi Vallecorsa	*lieve*	59
Castroreale Bagni	»	111
Castroreale Novara Furnari	*grave*	111
Catanzaro Marina	»	104
Catanzaro Sala	*lieve*	106
Catenanuova Centuripe	*grave*	112
Ca Tron	*lieve*	28

Stazioni, fermate, ecc,	Zon di malaria	Num. d'ordine della linea
Cattolica Eraclea	*grave*	121
Caulonia	*lieve*	104
Causo	*grave*	110
Cava Carbonara	*lieve*	6
Cava Manara	»	23
Cavanella d'Adige	»	41
Cavanella Po	»	41
Cava Tigozzi	»	16
Ceccano	»	59
Cecchina	»	61–64
Cecina	»	38
Cefalù	»	111
Ceggia	»	28
Celle Bulgheria Roccagloriosa.	»	105
Cellole Fasani	»	75
Censiti	»	131
Centola	»	105
Ceprano	»	59
Cerda	*grave*	110
Cerea	*lieve*	42
Ceregnano	»	41
Cerignola	»	85
Cerignola Città	»	91
Cerreto Istriano	»	140
Certosa	»	22
Cervaro	»	88
Cervia	»	45
Cervignano del Friuli	»	138
Cesano di Roma	»	65
Cetraro	»	105
Chianche Ceppaloni	»	77
Chiarone	*grave*	48
Chiatona	»	103
Chieti	*lieve*	55
Chieuti Serracapriola	*grave*	73
Chignolo Po	*lieve*	24
Chilivani	*grave*	132–134
Chioggia	*lieve*	41
Chiusa Sclafani	»	131
Chiusi Bagni di Chianciano	»	39
Ciampino	»	59
Cianciana	»	129
Cimino	»	102
Cineto Romano	»	56
Cinisi Terrasini	»	120
Cirella Maierà	*grave*	105

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Cirò	*grave*	104
Cisterna di Roma	»	67
Cisternino	*lieve*	8
Civita Castellana Magliano	»	51
Classe	»	45
Coccorino	»	105
Codogno	»	13
Colico	»	20
Collebasso	»	102
Colleranesco	»	71
Cologna Marina	»	72
Colonnella	»	72
Comiso	»	116
Comitini	*grave*	110
Condofuri	*lieve*	104
Conselice	»	46
Contessa Entellina	»	131
Contursi	»	83
Conza Andretta	*grave*	78
Coppella (Raddoppio)	»	73
Corace	»	106
Cori	»	62
Corigliano Calabro	»	104
Corleone	*lieve*	131
Corsaro (Raddoppio)	*grave*	82
Corsico	*lieve*	11
Corteolona	»	24
Cosenza		107
Cosio Traona	»	20
Cotrone	*grave*	104
Cozzo	*lieve*	1
Crescentino	»	3
Crocetta	»	44
Crocicchie	»	65
Cropani	*grave*	104
Crucoli	»	104
Curinga	»	105
Cutro	»	104
D		
Decimomannu	*grave*	132-135
Delebio	*lieve*	20
Deli	»	130
Diamante	»	105

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Dignano	*lieve*	140
Dirillo	*grave*	116
Dittaino	»	112-125
Dolo	*lieve*	25
Domusnovas	»	135
Donna Beatrice	*grave*	131
Dubino	*lieve*	21
Duino Timavo	»	137
E		
Eboli Campagna	*lieve*	83
Elmas	*grave*	132
Enas	»	132
F		
Falconara	*grave*	116
Falconara Albanese	*lieve*	108
Falcone	*grave*	111
Falerna	»	105
Fara Sabina	*lieve*	51
Fasano	»	85
Favara di Villabate	»	110
Favarotta	»	118
Ferentino Supino	»	59
Feroleto Antico Pianopoli	*grave*	106
Ferrandina Pomarico Migl.	»	86
Ferrera Lomellina	*lieve*	6
Ferruzzano	*grave*	104
Ficarazzi	*lieve*	110
Filaga	»	127-128
Fiumefreddo (Bruzio)	»	105
Fiumefreddo Sicilia	»	112
Fiumetorto	*grave*	110
Fiumicino	»	49
Foggia	*lieve*	85
Follonica	»	38
Fondi Sperlonga	*grave*	69
Fontanetto Po	*lieve*	3
Forenza	»	87
Fossalta di Portogruaro	*lieve*	143
Fraigas	*grave*	132
Francavilla Angitola	»	105
Francavilla Fontana	*lieve*	100
Frasso	*grave*	62
Frasso Telesino Dugenta	*lieve*	82

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Fratta	*lieve*	42
Frattarolo	*grave*	90
Frattocchie	*lieve*	61
Frosinone Alatri Fiuggi	»	59
Furbara	*grave*	48
Fuscaldo	*lieve*	105
G		
Gaggiano	*lieve*	11
Gaggio	»	28
Gaibanella	»	45
Galatina	»	96
Galatone	»	96
Galleria di Ciampino	»	60
Gallesano	»	140
Gallese	»	51
Galliera	»	40
Gallipoli	»	96
Gallitello	*grave*	120
Galugnano	*lieve*	85
Gambolò Remondò	»	5
Garbagna	»	9
Garlasco	»	5
Gavorrano	»	38
Gazzo di Bigarello	»	16
Gerbini	*grave*	112
Giave	»	132
Gibellina	*lieve*	122
Ginosa	*grave*	103
Gioia Tauro	»	105
Giulianello Roccamassima	»	62
Giuncarico	*lieve*	38
Giurdignano	*grave*	85
Golfo Aranci	»	132
Grassano Garaguso	»	86
Gravina	*lieve*	97
Grisolia Cipollina	*grave*	105
Gropello Cairoli	*lieve*	5
Grosseto	*grave*	38
Grottaglie	»	100
Guardavalle	»	104
Guardia-Piemontese	*lieve*	105
Guardiaregia	»	81
Guglionesi Portocannone	*grave*	79

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
I		
Iglesias	*grave*	135–136
Imera	»	112
Incoronata	»	85
Isernia	*lieve*	58
Isola Capo Rizzuto	*grave*	104
Isola della Scala	*lieve*	42–44
J		
Joppolo	*lieve*	105
L		
Labico	*lieve*	59
Ladispoli	*grave*	50
Lama	*lieve*	41
Lanuvio	»	61
Lapio	»	78
Lariano	»	61
Lascari	»	111
La Storta Formello	»	65
Latiano	»	100
Latisana	»	143
Latomie	»	121
La Verda	»	104
Lebba	*grave*	73
Lecce	*lieve*	85
Legnago	»	42
Lendinara	»	42
Lentini	*grave*	113
Leone	»	119
Lercara Alta	*lieve*	127
Lercara Bassa	»	110–127
Lerino	»	25
Lesina (Raddoppio)	*grave*	73
Licata	»	118–124
Licata Porto	»	118
Lioni	*lieve*	78
Lison	»	28
Livorno Vercellese	»	2
Locate Triulzi	»	22
Lomello	»	6

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Longobardi	*lieve*	105
Loreo	»	41
Lo Zucco Montelepre	*grave*	120
Lucera	*lieve*	89
Lunghezza	»	56
Luogosano S. Mango sul Calore	»	78
M		
Maccarese	*grave*	48
Macomer	»	132
Magazzolo	»	121
Magliana	»	48
Maiorisi	*lieve*	75
Mandela Sambuci	»	56
Manfredonia	*grave*	90
Manoppello	*lieve*	55
Mantova	»	43
Marano	»	25
Marausa	*grave*	120
Marcatobianco	»	112
Marcellinara	*lieve*	106
Margherita di Savoia	»	92
Marianopoli	*grave*	112
Marinella	»	132
Marrubiu	»	132
Massafra	*lieve*	99
Mede	»	6
Megara Iblea	*grave*	113
Melegnano	*lieve*	13
Melito di Porto Salvo	»	104
Melzo	»	14
Menfi	»	121
Meolo	»	28
Mesagne	»	100
Mestre	»	25
Mietaponto	*grave*	103
Mezzano	*lieve*	45
Milazzo	»	111
Mimiani S. Cataldo	*grave*	112
Mineo	*lieve*	119
Minervino Murge	»	98
Miradolo	»	24
Mirto Crosia	»	104
Misilmeri	»	131
Modica	*lieve*	116
Modione	»	145
Mola di Bari	»	85
Monasterace Stilo	*grave*	104
Monfalcone	*lieve*	137
Mongrassano Cervicati	*grave*	107
Monopoli	*lieve*	85
Montaguto Panni	*grave*	82
Montalbano Jonico	»	104
Montallegro	*lieve*	121
Montalto di Castro	*grave*	48
Montalto Rose	»	107
Montauro	»	104
Monte Altino	»	98
Monte Amiata	*lieve*	36
Monte Antico	»	36
Montecalvo Buonalbergo Cas.	*grave*	82
Montecelio S. Angelo	*lieve*	56
Monte Compatri Colonna	»	59
Montecorvino	»	83
Montefalcione	»	78
Monte Giordano	*grave*	104
Monteiasi Montemesola	»	100
Monteleone Porto S. Venere	*lieve*	105
Montella	»	78
Montemaggiore Belsito	*grave*	110
Montemarano	*lieve*	78
Montemiletto	»	78
Montenero Petacciato	*grave*	73
Montepescali	*lieve*	38
Monteponi	»	136
Monteprandone	»	70
Monteroduni Macchia	»	58
Monterotondo Mentana	»	51
Montesano	»	84
Montesanto	»	45
Monte S. Biagio	*grave*	69
Montesilvano	*lieve*	72
Monteverde	*grave*	78
Monti	»	132
Monticchio	»	78
Morano sul Po	*lieve*	3
Morcone	»	80
Mores	*grave*	132
Morolo	*lieve*	59
Morra Irpino	*grave*	78

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Mortara	*lieve*	9
Mosciano S. Angelo	»	71
Motta S. Anastasia	*grave*	112
Motta S. Damiano	*lieve*	24
Motteggiana	»	43
Mozzecano	»	43
Muglia	*grave*	112
Mulinazzo	»	131
Mulinello	»	125
Musei	*lieve*	135
Muzzana del Turgnano	»	143
N		
Nardò Centrale	*lieve*	96
Narni Amelia	»	53
Nasisi	*grave*	100
Naso Capo d'Orlando	*lieve*	111
Nepezzano	»	71
Nera Montoro	»	53
Nicastro	»	106
Nicorvo	»	5
Nocera Tirinese	*grave*	105
Nogara	*lieve*	16-44
Noicattaro	»	85
Norma Ninfa	*grave*	62
Notaresco	*lieve*	71
Noto	»	115
Nova Siri	*grave*	104
Novate Mezzola	*lieve*	21
O		
Ofantino	*grave*	85
Ogliastro Cilento	»	105
Olcenengo	*lieve*	2
Olevano	»	9
Oliveri Tindari	*grave*	111
Omignano	*lieve*	105
Orbetello	*grave*	48
Ordona	»	87
Oria	*lieve*	100
Orio Litta	»	24
Oriolo Veiano	»	65
Oristano	*grave*	132
Orsara di Puglia	»	82
Ortanova	»	85
Orte	*lieve*	51
Orvieto	»	51
Oschiri	*grave*	132
Ospedaletto Lodigiano	*lieve*	24
Ostiglia	»	44
Ostuni	»	85
Otranto	*grave*	85
Ottavia	*lieve*	65
P		
Pabillonis	*grave*	132
Paceco	»	120
Paduli sul Calore	»	82
Paganico Grossetano	*lieve*	36
Palagiano Mottola	»	99
Palazzolo dello Stella	»	143
Palazzolo Vercellese	»	3
Palazzo S. Gervasio Mont.	*grave*	97
Palestro	*lieve*	5
Palidoro	*grave*	48
Palizzi	*lieve*	104
Palo Cerveteri	*grave*	48
Palombara Marcellina	*lieve*	56
Paola	«	105
Parenzo	»	142
Parona Lomellina	»	12
Partanna	»	122
Partinico	»	120
Passomartino	*grave*	113
Partenopoli	*lieve*	78
Patti	»	111
Paulilatino	*grave*	132
Pavia	*lieve*	22
Pavia P. Garibaldi	»	24
Paviole	»	40
Pavona	»	61
Pellegrina	»	44
Pellegrini	»	89
Persano	»	83
Pertengo	»	4
Pescara	»	73

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Pescolamazza	*lieve*	80
Pesto	*grave*	105
Petrosino	*lieve*	120
Pettoranello	»	57
Pianerottolo d'Ariano	*grave*	82
Piedimonte S. Germano	*lieve*	74
Pieris Turriaco	»	138
Pietrapaola	*grave*	104
Pietrelcina	*lieve*	80
Pieve Albignola	»	6
Pignataro	»	71
Pioltello Limito	»	14
Piombino	»	35
Piona	»	19
Piperno	*grave*	62
Pipetaro	*lieve*	117
Piraino S. Angelo	»	111
Pirato	*grave*	112
Pisciolo	»	78
Pisciotta	*lieve*	144
Pisticci	*grave*	86
Pizzighettone	*lieve*	16
Ploaghe	*grave*	134
Poggio Imperiale	»	73
Poggio Mirteto	*lieve*	51
Poggiorsini Gravina	»	97
Pola	»	140
Polesella	»	40
Policastro del Golfo	»	105
Policoro	*grave*	104
Polla	*lieve*	84
Pollina	»	111
Ponte Albanito (Raddoppio)	»	82
Ponte Casalduni	»	82
Ponte Galera	*grave*	48
Ponte Ginori	*lieve*	34
Pontelagoscuro	»	40
Ponte S. Cono	»	83
Pontile per Grado	»	139
Ponzana	»	2
Populonia	»	35
Portiere Stella	*grave*	112
Porto	»	49
Porto d'Ascoli	*lieve*	72
Porto Empedocle	»	110-121
Porto Empedocle Cann.	»	121

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Portogruaro	*lieve*	28
Portomaggiore	»	45
Porto Palo	*grave*	121
Porto Torres	»	134
Portovecchio di Piombino	*lieve*	35
Potenza Inferiore	*grave*	83
Praia d'Ajeta Tortora	*lieve*	105
Prata Pratola	»	77
Presenzano	»	58
Priolo Melilli	»	113
Punta Piccola	*grave*	121

Q

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Quattro Finaite	*grave*	129

R

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Raddusa Agira	*grave*	112
Ragattisi	»	120
Ragusa Ibla	»	116
Ramolia (Sorgente)	*lieve*	146
Rampinzeri	»	122
Rapolla Lavello	*grave*	97
Rapone Ruvo	»	78
Realmonte	*lieve*	121
Rende	»	108
Riace	»	104
Ribera	»	121
Ricadi	»	105
Ridocco	»	131
Rignano Garganico	*grave*	73
Riofreddo	*lieve*	56
Ripabottoni S. Elia	»	79
Ripalta	*grave*	73
Riparbello	*lieve*	34
Rispescia	*grave*	48
Rive	*lieve*	4
Roasenda	»	10
Robbio	»	5
Roccabernarda	*grave*	104
Rocca di Mendola	*lieve*	123
Rocca Imperiale	*grave*	104
Roccapalumba Alia	»	110

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Rocca Ravindola	*lieve*	58
Roccastrada	»	36
Roccella Jonica	»	104
Rocchetta S. Antonio	*grave*	87
Rogolo	*lieve*	20
Romagnano Vietri Salvitelle	»	83
Roma Ostiense	»	48
Roma S. Pietro	»	65
Roma Tiburtina	»	51
Roncanova di Gazzo Veronese	»	44
Ronchi Staranzano	»	138
Rosarno	*grave*	105
Rosciano	*lieve*	55
Roseto Capo Spulico	»	104
Rosolina	»	41
Rosolini	»	115
Rossano	»	104
Roverbella	»	43
Roviano	»	56
Rovigno d'Istria	»	141
Rutino	»	105
S		
S. Agapito Longano	*lieve*	58
S. Agata di Militello	»	111
S. Agata sul Santerno	»	46
S. Agostino Maremma	*grave*	48
S. Andrea dell'Jonio	»	104
S. Angelo Cinigiano	*lieve*	36
S. Angelo dei Lombardi	»	78
S. Angelo in Grotte	»	81
S. Anna di Chioggia	»	41
S. Antonino di Saluggia	»	2
S. Antonio Mantovano	»	43
S. Apollinare con Selva	»	41
S. Basilio Mottola	»	99
S. Basilio Pisticci	*grave*	104
S. Bernardino	*lieve*	7
S. Biagio	»	45
S. Carlo	*grave*	131
S. Cataldo	*lieve*	117
S. Caterina dell'Jonio	*grave*	104
S. Caterina Xirbi	*lieve*	112
S. Cristina e Bissone	»	24
S. Domenica Villa Sanmarco	*lieve*	142
S. Donà di Piave	»	28
S. Donato di Lecce	»	85
S. Eufemia Biforcazione	*grave*	105
S. Eufemia Marina Gizzeria	»	105
S. Filippo Archi	*lieve*	111
S. Fratello Acquedolci	»	111
S. Gavino	*grave*	132
S. Germano Vercellese	*lieve*	2
S. Giacomo Calopezzati	*grave*	104
S. Giorgio	»	134
S. Giorgio di Nogaro	*lieve*	143
S. Giovanni	*grave*	134
S. Giuliano del Sannio	*lieve*	80
S. Ilario del Jonio	»	104
S. Leonardo di Cutro	*grave*	104
S. Lorenzo Maggiore	*lieve*	82
S. Lucia	»	111
S. Lucido	»	108
S. Lucido Marina	»	105
S. Marco d'Alunzio Torren.	*grave*	111
S. Marco Roggiano	»	107
S. Maria di Catanzaro	»	106
S. Maria Maddalena	*lieve*	40
S. Marinella	»	48
S. Martino	»	111
S. Martino in Pensilis	»	79
S. Martino Piana	*grave*	112
S. Massimo	*lieve*	81
S. Mauro La Bruca	»	105
S. Michele del Quarto	»	28
S. Nicola Arcella	»	105
S. Nicola di Mazara	*grave*	120
S. Nicola di Melfi	»	97
S. Nicola Varco	»	105
S. Ninfa	»	122
S. Oliva	*lieve*	118
S. Onofrio	»	65
S. Orsola	*grave*	134
S. Paolo	*lieve*	115
S. Pietro a Maida Maida	*grave*	105
S. Pietro Avellana	*lieve*	57
S. Pietro Berbenno	»	20
S. Pietro Vernotico	»	85
S. Polo dei Cavalieri	»	56
S. Polo Matese	»	81

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
S. Salvo	*grave*	73
Ss. Cosma e Damiano Castelf.	*lieve*	75
S. Severa	*grave*	48
S. Severo	»	73
S. Silvestro	*lieve*	3
S. Sostene	*grave*	104
S. Stefano al Corno	*lieve*	13
S. Stefano di Camastra	»	111
S. Stino di Livenza	»	28
S. Teresa Longarini	»	115
S. Vincenzo	»	38
S. Vito dei Normanni	*grave*	85
S. Vito Lanciano	*lieve*	73
Sairano	»	6
Salandra Grottole	*grave*	86
Salaparuta Poggioreale	*lieve*	122
Salemi	»	120
Saline di Reggio	»	104
Saline di Volterra	»	34
Salone	»	56
Saluggia	»	2
Samassi Serrenti	*grave*	132
Sambiase	»	106
Samolaco	*lieve*	21
Sangineto	*grave*	105
Sanluri Stato	»	132
Sannazzaro	*lieve*	6
Sannicola	»	96
Santa Palomba	»	67
Santhià	»	2
Saracceni	*grave*	112
Sartirana	*lieve*	9
Sassano Tegiano	»	84
Sassari	*grave*	134
Savignano Greci	»	82
Savio	*lieve*	45
Scala di Giocca	*grave*	134
Scalea	»	105
Scalilli	»	131
Scarlino	*lieve*	38
Sciacca	»	121
Sciara Aliminusa	*grave*	110
Scicli	*lieve*	116
Scifitelli	*grave*	124
Scodovacca	*lieve*	138
Scordia	»	119
Secugnago	*lieve*	13
Segesta	*grave*	120
Segni Paliano	*lieve*	59
Selinunte	»	121
Sellia	*grave*	104
Sepino	*lieve*	80
Sermoneta Bassiano	*grave*	62
Serra Aiello	»	105
Serradifalco	*lieve*	117
Serramanna Nuraminis	*grave*	132
Serranova (Raddoppio)	»	85
Sesto Campano	*lieve*	58
Sette Bagni	»	51
Settingiano	»	106
Sezze Romano	*grave*	62
Sferro	»	112
Sgurgola	*lieve*	59
Sibari	*grave*	104
Sicignano	*lieve*	83
Siculiana	»	121
Siculiana Marina	»	121
Siliqua	*grave*	135
Simaxis	»	132
Simeri Crichi	»	104
Simeto	»	112
Sipicciano	[illegible]	52
Siracusa	»	113
Siracusa Porto	»	114
Solarussa	*grave*	132
Soleto	*lieve*	96
Solopaca	»	82
Sonnino	*grave*	62
Sosio	*lieve*	128
Sossi	»	141
Spaccaforno	»	115–116
Spagnuola	»	120
Sparagogna	*grave*	112
Spezzano Albanese	»	107
Spina	»	110
Squillace	»	104
Squinzano	*lieve*	85
Sternatia	»	85
Sticciano	»	36
Stimigliano	»	51
Stornara (Raddoppio)	*grave*	85
Strongoli	»	104

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Surbo	*lieve*	85
Sutera	*grave*	110
Suzzara	*lieve*	43
T		
Talamone	*grave*	48
Taranto	*lieve*	100–103
Tarquinia	*grave*	48
Tarsia	»	107
Tarucco	*lieve*	131
Taurasi	»	78
Tavazzano	»	13
Tavernolo	*grave*	82
Telese Bagni	*lieve*	82
Telese Cerreto	»	82
Teramo	»	71
Termini Imerese	»	110
Termitosa (Raddoppio)	*grave*	103
Termoli	»	73
Terracina	»	62
Terranova di Sicilia	»	116
Terranova Isola Bianca	»	133
Terranova Monferrato	*lieve*	1
Terranova Pausania	*grave*	132
Terrasa	*lieve*	1
Terrenove	»	120
Terzo di Aquileia	»	139
Ticia	»	87
Tissi Usini	*grave*	134
Tivoli	*lieve*	56
Torano Lattarico	*grave*	107
Tora Presenzano	*lieve*	74
Torchiara	»	105
Torino di Sangro	*grave*	73
Torralba	»	132
Torreberetti	*lieve*	9
Torre Cerchiara	*grave*	104
Torre di Gaffe	»	124
Torre di Zuino	*lieve*	143
Torre Melissa	*grave*	104
Torre Orsaia	*lieve*	105
Torretta Corana	*grave*	62
Torricola	*lieve*	67
Tor Sapienza	»	56
Tortorella	»	90
Tortoreto Nereto Controg.	*lieve*	72
Tortoreto Spiaggia	»	72
Trappeto	»	120
Trebisacce	»	104
Trecate	»	2
Trecella	»	14
Trepuzzi	»	85
Trezzano sul Naviglio	»	11
Trinitapoli	*grave*	85
Trino Vercellese	*lieve*	3
Triolo (Raddoppio)	*grave*	72
Trivigno	»	86
Troia Castelluccio Sauri	*lieve*	82
Tromello	»	5
Tronzano	»	2
Tufo	»	77
Tusa	»	111
Tuturano	*grave*	85
U		
Uras Mogoro	*grave*	132
Ururi Rotello	*lieve*	79
Uta	*grave*	135
V		
Vaccarella	*lieve*	89
Vada	»	38
Vaglio di Basilicata	*grave*	86
Valle	*lieve*	9
Valledolmo	*grave*	112
Vallelunga	»	112
Valmontone	*lieve*	59
Valsavoja	*grave*	113
Vasto	»	73
Venafro	*lieve*	58
Venetico Spadafora	»	111
Venosa	*grave*	97
Verbicaro Orsomarso	»	105
Verdura	*lieve*	121
Vespolate	»	9
Vicovaro	»	56
Vidalengo	»	14
Vigasio	»	42

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Vigevano	*lieve*	12
Vigna di Valle	»	65
Vignale	»	7-9
Vignale Riotorto	»	38
Vignate	»	14
Villabartolomea	»	42
Villa di Rovigno	»	141
Villafrati	»	131
Villalba	*grave*	112
Villamaggiore	*lieve*	22
Villamassargia	»	135
Villanova d'Ardenghi	»	5
Villanova di Parenzo	»	142
Villapiana	*grave*	104
Villarosa	»	112
Villasor	*lieve*	132
Villa Vicentina	*lieve*	138
Villetta Malagnino	»	16
Vinzaglio Terrione	»	5
Visignano	»	142
Visinada	»	142
Vitulano	»	82

Z

Stazioni, fermate, ecc.	Zona di malaria	Num. d'ordine della linea
Zabroni Roveria	*lieve*	140
Zappulla	*grave*	111
Zeme	*lieve*	1
Zinasco	»	6
Zolfare Dell	»	130
Zollino	»	85

Allegato **B** *all'Ordine Generale N. 2-1924.*

Indennità di malaria al personale dei treni (Art. 32 D. C. A.).

COMPARTIMENTO o DELEGAZIONE	Depositi o centri di personale	Indennitá giornaliera di malaria	
		Controllori viaggianti	Conduttori capi, Conduttori principali, Conduttori, Frenatori
Torino	Novara	0, 05	0, 05
	Casale	0, 10	0, 05
	Chivasso	—	0, 05
	Milano	0, 05	..
Milano	Arona	—	0, 05
	Cremona	0, 05	0, 05
	Colico	0, 40	..
	Piacenza	0, 10	..
Venezia	—	—	—
Genova	—	—	—
Bologna	Rovigo	..	0, 10
	Ferrara	0, 05	0, 05
Firenze	Livorno C.	0, 05	0, 05
	Pisa	—	0, 05
	Siena	—	0, 05
	Cecina	0, 40	0, 55
	Asciano	..	0, 35
	Chiusi	..	0, 40
Ancona	Castellammare A.	0, 20	0, 20
Roma	Roma Termini	0, 10	0, 10

COMPARTIMENTO o DELEGAZIONE	Depositi o centri di personale	Indennità giornaliera di malaria	
		Controllori viaggianti	Conduttori capi, Conduttori principali, Conduttori, Frenatori
Segue **Roma**	Orte	..	0,40
	Civitavecchia	0,50	0,50
	Tivoli	0,40	0,40
	Avezzano	0,05	—
	Isernia	0,40	0,40
	Albano Laziale	..	0,05
	Viterbo	0,05	0,05
	Castellammare A.	0,10	..
	Orvieto	0,40	..
	Terni	0,15	..
	Nettuno	0,15	..
	Castel di Sangro	0,10	..
	Velletri	0,55	..
Napoli	Avellino	0,05	0,05
	Campobasso	0,05	0,10
	Caserta	..	0,05
	Salerno	—	0,10
	Capua	0,05	..
	Formia	0,05	..
	Benevento	0,80	0,80
	Eboli	0.60	..
Bari	Bari	0,15	0.15
	Taranto	0,85	0,85
	Lecce	0,60	0,55

COMPARTIMENTO o DELEGAZIONE	Depositi o centri di personale	Indennitá giornaliera di malaria	
		Controllori viaggianti	Conduttori capi, Conduttori principali, Conduttori, Frenatori
Segue **Bari**......	Gioia del Colle	0,10	0,10
	Melfi	0,50	..
	Spinazzola	..	0,45
	Foggia	0,70	0,70
	Brindisi	0,55	0,55
	Barletta	0,45	..
Reggio C.........	Reggio C.	0,20	0,20
	Paola	0,55	0,55
	Roccella Jonica ...	0,80	0,80
	Sapri.........	0,15	0,15
	Tropea	0,25	0,35
	Bagnara	0,05	..
	Cosenza	0,80	0,80
	Nicastro	1,	..
Palermo........	Palermo	0,15	0,15
	Caltanissetta	0,25	0,25
	Trapani	0,20	0,20
	Porto Empedocle...	0,55	0,50
	Castelvetrano.....	0,25	0,25
	Catania	0,25	0,10
	Messina	0,05	0,05
	Siracusa	0,55	0,55
	Modica........	0,40	0,40
	S. Agata di Mil.° ...	..	0,55
Trento.........	—	..	..
Trieste.........	—		
Cagliari........	Cagliari........	..	1,10

N. B. — Gli agenti residenti in località di malaria grave hanno titolo, per il periodo dal 1° giugno al 30 novembre, all'indennità di malaria stabilita per la zona stessa.

Allegato C all'Ordine Generale N.2-1924.

Indennità di malaria al personale di macchina (Art. 32 D. C. A.).

COMPARTIMENTO o DELEGAZIONE	Depositi o centri di personale	Indennità giornaliera ai Macchinisti ed ai Fuochisti dei treni a vapore che viaggiano in servizio ai treni
Torino	Alessandria	0, 05
	Casale	0, 05
	Mortara	0, 40
Milano	Arona	0, 05
	Pavia	0, 40
	Cremona	0, 10
	Chiavenna	0, 05 (1)
	Colico	0, 40 (1)
	Sondrio	0, 05 (1)
Venezia	Mestre	0, 40
Genova	—	—
Bologna	Mantova	0, 40
	Rovigo	0, 10
	Adria	0, 40
	Legnago	0, 40
Firenze	Firenze S. M. N.	0, 05
	Pisa	0, 15
	Livorno	0, 15
	Siena	0, 10
	Arezzo	0, 10
	Cecina	0, 40
	Follonica	0, 55

(1) Ai Macchinisti ed agli Assistenti dei treni elettrici.

COMPARTIMENTO o DELEGAZIONE	Depositi o centri di personale	Indennità giornaliera ai Macchinisti ed ai Fuochisti dei treni a vapore che viaggiano in servizio ai treni
Segue **Firenze**	Chiusi	0, 40
	Asciano	0, 55
	Volterra	0, 05
Ancona	Castellammare Ad.	0, 30
	Terni	0, 05
Roma	Roma S. L.	0, 20
	Civitavecchia	0, 50
	Tivoli	0, 40
	Velletri	0, 35
	Viterbo	0, 05
	Cassino	0, 40
	Orte	0, 40
	Orvieto	0, 40
	Segni	0, 40
	Frosinone	0, 40
	Isernia	0, 40
Napoli	Napoli	0, 05
	Salerno	0, 30
	Avellino	0, 05
	Campobasso	0, 25
	Sparanise	0, 05
	Benevento	0, 60
Bari	Bari	0, 15
	Lecce	0, 40
	Taranto	1, —
	Foggia	0, 80

COMPARTIMENTO o DELEGAZIONE	Depositi o centri di personale	Indennità giornaliera ai Macchinisti ed ai Fuochisti dei treni a vapore che viaggiano in servizio ai treni
Segue **Bari**	Barletta	0,60
	Brindisi	0,50
Reggio C.	Reggio C.	0,25
	Paola	0,55
	Sapri.	0,05
	Cosenza	1,10
Palermo	Palermo	0,35
	Castelvetrano.	0,30
	Caltanissetta	0,25
	Catania	0,20
	Messina	0,10
	Milazzo	0,55
	Trapani	0,15
	P. Empedocle	0,40
	Canicattì.	0,15
	Modica.	0,40
Cagliari	Cagliari	1,10

N. B. — Gli agenti residenti in località di malaria grave hanno titolo, per il periodo dal 1° giugno al 30 novembre, all'indennità di malaria stabilita per la zona stessa.

Ordine di servizio N. 152.

Nuovo “ Regolamento sul reciproco uso dei carri nel servizio internazionale „

Il « Regolamento per l'uso reciproco dei carri in servizio internazionale (R. I. V.) » in vigore dal 1° gennaio 1922 e di cui l'Ordine di servizio n. 192-1921, sarà sostituito dal 1° gennaio 1925 dal nuovo « *Regolamento sul reciproco uso di carri nel servizio internazionale (R. I. V.) - Edizione Perugia* ».

Di conseguenza, per la circolazione e l'uso dei carri esteri entrati nel Regno in servizio cumulativo internazionale, il personale delle stazioni, officine, squadre di rialzo e posti di verifica deve osservare dal 1° gennaio 1925 le disposizioni contenute nell'*Istruzione* allegata al presente Ordine di servizio, la quale annulla e sostituisce le disposizioni di cui il suindicato Ordine di servizio n. 192-1921, nonchè ogni altra disposizione finora emanata in materia.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 44 e 45.

Allegato all'ordine di servizio n. 152-1924.

ISTRUZIONE

sull'uso dei carri delle ferrovie estere

I. — Condizioni alle quali devono soddisfare i carri esteri offerti ai transiti.

Le stazioni a contatto con le ferrovie estere ed il personale di verifica ivi residente si atterranno rigorosamente alle disposizioni concernenti l'accettazione ed il rifiuto dei carri offerti al transito, quali risultano dal *Regolamento sul reciproco uso di carri nel servizio internazionale (R. I. V.) - Edizione Perugia*, nonchè a quelle particolari istruzioni che fossero emanate in proposito dal Servizio Movimento e Traffico e dal servizio Materiale e Trazione.

II. — Etichettamento in entrata.

1. — Tutti i carri esteri che entrano in Italia vengono muniti, da parte del transito di confine, di apposite etichette di transito mod. M-266 che portano a stampa, oltre al nome della ferrovia consegnante e di quella ricevente, anche *il transito di confine dal quale il carro è entrato in Italia*, e sulle quali viene indicata dal transito, con apposito timbro, la data di consegna del carro alle F. S.

2. — Tali etichette vanno applicate ai due lati del carro, sulle apposite tabelle eventualmente esistenti sulle pareti laterali oppure sull'estremità sinistra di entrambi i longaroni senza però coprire le inscrizioni esistenti su questi ultimi. Dai nostri transiti di confine esse vengono però generalmente applicate sull'estremità sinistra di entrambi i longaroni per evitarne il facile distacco in caso di pioggia od intemperie.

3. — Le etichette di transito mod. M-266, come pure quelle applicate dai transiti delle frontiere precedentemente attraversate dai carri, debbono essere rispettate in modo assoluto dalle stazioni tutte, e non devono perciò per nessun motivo essere staccate, raschiate o coperte con altre etichette o cartellini, poichè i dati che ne risultano servono:

alle stazioni interne per stabilire il transito di confine di provenienza da indicarsi, assieme alla data d'entrata del carro, nelle prescritte notifiche in caso di ritiro dalla circolazione (Capo IV), per averne norma nella restituzione (Capo VII) e nei casi di ricarico per l'estero (Capo VI);

ai transiti di confine per rilevare, al ritorno dei carri esteri dall'Italia, i dati relativi alla precedente entrata in Italia, da indicarsi nelle relative scritturazioni.

III. — Proseguimento.

1. — I carri esteri che provengono carichi dai transiti di confine debbono essere fatti proseguire, con sollecitudine, fino alla stazione destinataria del carico.

Tali carri possono essere scaricati lungo il viaggio soltanto quando si verifichi: interruzione della circolazione od impossibilità di valersi dei ferry-boats; condizioni che li rendano non atti alla circolazione; necessità di trasbordo pel passaggio su linee a scartamento diverso o determinate dalle condizioni del carico (distanza delle sale estreme o peso per ruota non ammessi sulla linea da percorrere).

2. — I carri esteri carichi, a richiesta dell'avente diritto a disporre della spedizione contenutavi, possono con l'intero carico originario essere rispediti d'ufficio, per modificazione al contratto di trasporto, a stazione diversa da quella di originaria destinazione oppure formare oggetto di nuova spedizione da parte del destinatario dopo lo svincolo della spedizione originaria.

IV. — Giacenze anormali.

1. — Nei casi in cui i carri esteri, tanto carichi che vuoti, debbono essere trattenuti per interruzione della circolazione od impossibilità di valersi dei ferry-boats, per rifiuto della ferrovia a contatto a riceverli, o per guasti di qualsiasi durata, circostanze tutte che giustificano l'esonero dal pagamento del nolo, le stazioni debbono subito compilare accuratamente per ciascun carro il prescritto mod. M-99, trasmettendone senza indugio all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* il tagliando *A*, appena il carro viene trattenuto, ed il tagliando *B*, appena il carro viene rimesso in circolazione.

2. — La eventuale momentanea mancanza del prescritto modulo non esime però le stazioni dalle notifiche di cui sopra; e perciò in tale caso le notifiche stesse debbono essere fatte con due successive lettere. Nella prima di queste (in sostituzione del tagliando *A*) dovranno indicarsi la marca di proprietà ed il numero di servizio del carro trattenuto, il transito e la data di entrata in Italia, gli estremi di arrivo nella stazione, la data del ritiro dalla circolazione, la causa per la quale il carro è stato trattenuto e, se trattasi di guasto, la precisa natura dell'avaria riportata dal carro; nella seconda (in sostituzione del tagliando *B*) dovrà farsi riferi-

mento alla prima lettera e dovrà precisarsi la data della rimessa del carro in circolazione.

V. — **Scarico.**

1. — Le stazioni destinatarie di trasporti caricati su carri esteri devono avvisare prontamente i destinatari dell'arrivo delle relative spedizioni, sollecitandone le operazioni di scarico che dovranno essere eseguite con la maggiore prontezza.

Qualora nel quinto giorno dall'arrivo si trovino ancora giacenti dei carri esteri carichi, in dipendenza di contestazioni con le parti o per qualsiasi altro motivo, la stazione è tenuta a darne immediato avviso telegrafico alla propria sezione Movimento e Traffico e con epistolare urgente all'*Ufficio Circolazione Veicoli* a Roma.

2. — A scarico ultimato, i carri devono essere diligentemente spazzati e rimessi in ordine con gli accessori e le parti sciolte di dotazione secondo quanto è prescritto al successivo Capo IX; quelli che hanno servito al trasporto di bestiame devono essere anche accuratamente puliti, lavati e disinfettati a sensi del successivo Capo XV.

VI. — **Riutilizzazione.**

1. — I carri esteri ricevuti in servizio cumulativo internazionale possono essere, dopo lo scarico, riutilizzati soltanto per trasporti a carro completo destinati:

a) a stazioni dell'Amministrazione proprietaria o che debbono essere toccate per giungere alla proprietaria stessa;

b) a stazioni poste al di là dell'Amministrazione proprietaria, purchè venga percorso un tratto qualsiasi dell'Amministrazione stessa.

2. — *Salvo speciale autorizzazione del Servizio Movimento e Traffico, è di massima vietata la riutilizzazione di tali carri in servizio interno e cumulativo italiano.*

A ridurre però i lunghi percorsi a vuoto nella restituzione di tali carri, è ammesso che questi possano, oltre che nei modi previsti al numero 1, essere riutilizzati come segue, *sempre però limitatamente* per trasporti a carro completo:

a) *dalle stazioni poste sulla linea Chiasso-Milano-Pavia-Voghera-Tortona-Arquata-Genova e ad ovest di essa*:

i carri austriaci marcati *B. B. Ö.* per stazioni delle linee Verona-Brennero; Fortezza-S. Candido; Mestre-Treviso-Udine-Tarvisio Centrale, nonchè per gli Scali di Trieste;

i carri serbo-croato-sloveni marcati *S. H. S.* oppure *C. E. S.* oppure *C. X. C.* per stazioni delle linee Udine-Gorizia-Piedicolle;

Mestre-Portogruaro-Trieste; Trieste-Postumia-Grotte; S. Pietro del Carso-Fiume;

b) *dalle stazioni poste sulla linea Brennero-Verona-Modena-Bologna-Rimini e ad est di essa;*

i carri francesi marcati *P. L. M.* per stazioni delle linee Alessandria-Torino-Modane; Genova-Ventimiglia;

i carri svizzeri di qualsiasi marca di proprietà per stazioni delle linee Milano-Arona-Domodossola; Gallarate-Luino; Milano-Chiasso;

c) *dalle stazioni poste sulla linea Roma-Ancona ed a sud di essa:*

i carri francesi marcati *P. L. M.* per stazioni delle linee Spezia-Genova-Ventimiglia; Genova-Alessandria-Torino-Modane;

i carri svizzeri di qualsiasi marca di proprietà per stazioni delle linee Parma-Milano; Milano-Arona-Domodossola; Milano-Novara; Novara-Arona; Novara-Luino; Gallarate-Luino; Milano-Chiasso;

i carri austriaci marcati *B. B. Ö.* per le stesse stazioni indicate alla precedente lettera *a*);

i carri serbo-croato-sloveni marcati *S. H. S.* oppure *C. E. S.* oppure *C. X. C.* per le stesse stazioni indicate alla precedente lettera *a*):

3. — Il ricarico in servizio interno a norma del precedente numero 2 deve essere limitato ad *una sola volta per carro*, e di conseguenza la stazione destinataria di uno di tali carri riutilizzati in servizio interno come sopra, deve, dopo lo scarico, o caricarlo prontamente per l'estero a sensi del numero 1, o restituirlo subito vuoto al più vicino transito per la ferrovia proprietaria (vedi capo VII numero 4), indipendentemente dalle etichette di transito mod. M-266 portate dal carro.

VII. — **Restituzione.**

1. — I carri esteri resi vuoti, i quali entro le 24 ore dall'avvenuto scarico non trovino utilizzazione per l'estero o per l'interno secondo è detto nel precedente Capo VI, debbono essere immediatamente rinviati vuoti per restituzione al transito di confine dal quale sono originariamente entrati in Italia, valendosi dei treni coi quali siano, in quanto possibile, evitate le soste e le manovre ai successivi transiti interni.

Il transito di confine di provenienza cui il carro deve essere restituito va rilevato dalle etichette di transito mod. M-266 applicae sul carro da parte del transito d'entrata (vedi Capo II).

2. — In mancanza di tali etichette, la stazione di originaria destinazione del trasporto desume il transito d'entrata al quale il carro deve essere restituito dai documenti che ne scortavano la relativa spedizione, rilevando dai timbri a compostore esistenti sui

detti documenti, anche la data di transito: compila due etichette mod. M-268 indicandovi a penna il transito e la data d'entrata in Italia; li applica al carro come prescritto al numero 2 del Capo II e provvede infine al rinvio del carro stesso al transito d'entrata. All'arrivo di ogni carro estero, la stazione destinataria deve perciò subito procedere all'accertamento dell'esistenza delle etichette di transito M-266, per potere, in mancanza di esse, stabilire in base al relativo documento di trasporto il transito e la data d'entrata del carro in Italia, per la compilazione e l'applicazione delle predette etichette M-268.

3. — Le altre stazioni che debbano provvedere alla restituzione di un carro estero vuoto mancante di etichette di transito M-266 e non accompagnato dal prescritto bollettino di scorta M-130ª, di cui è parola al successivo numero 5, chiedono immediatamente istruzioni all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* con telegramma così concepito:

« *Ufficio Circolazione Veicoli — Roma* »

« *Giacente carro* (indicarne integralmente marca di proprietà e numero di servizio in tutte lettere) *sprovvisto etichette* »,

cui faranno subito seguire copia con epistolare urgente; ed appena ricevute le richieste istruzioni provvederanno al rinvio del carro al transito indicato, dopo avervi applicate le etichette M-268 completate con le indicazioni del transito e della data di entrata in Italia contenute nel telegramma di risposta dell'*Ufficio Circolazione Veicoli*.

4. — Fanno eccezione a quest'ultima norma i seguenti carri esteri per i quali, se sprovvisti delle etichette di transito, non occorre chiedere istruzioni al predetto Ufficio; essi debbono essere pertanto restituiti senz'altro come segue:

a) *i carri francesi* marcati *P. L. M.* al più vicino transito di Modane ó Ventimiglia;

b) *i carri svizzeri di qualsiasi marca di proprietà* al più vicino transito di Chiasso, Luino o Domodossola;

c) *i carri austriaci* marcati *B. B. Ö. - W. P. B.* - al più vicino transito di Brennero, S. Candido o Tarvisio Centrale;

d) *i carri serbo-croato-sloveni* marcati *S. H. S. - C. E. S. - C. X. C. - P. V. oppure Barcs Pakracz* al più vicino transito di Postumia Grotte, Piedicolle o Fiume.

5 — *Bollettino di scorta per la restituzione di carri esteri vuoti.* Per *ciascun carro estero* che viene rinviato vuoto per restituzione al transito di originaria provenienza, la stazione che provvede al suo rinvio deve emettere *un separato bollettino di scorta* Mod. M-130ª, applicandovi il proprio timbro composto nell'apposito spazio riservato alla stazione mittente ed esponendovi, *in inchiostro*, la precisa indicazione della integrale marca di proprietà e del numero di ser-

vizio del carro, nonchè l'indicazione, come stazione destinataria del transito di confine al quale il carro va restituito.

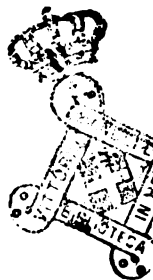
Ricordato che il bollettino di scorta M-130ª rappresenta un vero e proprio documento di trasporto per i carri esteri viaggianti a vuoto, le stazioni devono curarne con tutta attenzione l'emissione per ciascun carro estero che mettono in circolazione a vuoto per la restituzione al transito d'entrata e debbono astenersi in modo assoluto dal praticare aggiunte di carri sul bollettino emesso da altra stazione a scorta di altro carro, come pure dal modificare la destinazione originariamente indicata sui bollettini in questione, per modo che, come prescritto, ogni singolo carro abbia il suo apposito bollettino di scorta fino alla stazione di transito destinataria.

E' fatto pertanto obbligo ai conduttori-capo di richiedere alla stazione, all'atto della spunta e della presa in consegna del treno, un bollettino di scorta M-130ª per ogni carro estero vuoto che eventualmente ne fosse sprovvisto, nonchè la regolarizzazione di quei bollettini di scorta M-130ª che risultassero irregolarmente compilati, facendone poscia oggetto di rilievo alla propria Sezione Movimento e Traffico, e di considerare i bollettini in questione quali documenti di trasporto per i carri esteri vuoti.

Inoltre, le stazioni di transito da uno ad altro compartimento, le quali, per essere generalmente di diramazione, hanno il modo di controllare l'esatta compilazione di tali bollettini di scorta, debbono ritirare quelli irregolarmente compilati, trasmettendoli all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* con un breve rapporto spiegativo, ed emettere per ogni singolo carro estero vuoto in restituzione un altro bollettino di scorta compilato a prescrizione.

A scanso della propria responsabilità, le su indicate stazioni di transito da uno ad altro Compartimento terranno presente che quella immediatamente precedente sarà tenuta responsabile delle anormalità riscontrate successivamente; così pure i conduttori-capo di scorta al treno saranno tenuti a rispondere per i carri esteri che vi si trovano in composizione mancanti del bollettino di scorta M-130ª oppure provvisti di bollettino irregolarmente compilato.

6. — I carri esteri viaggianti vuoti per restituzione al transito di entrata non possono essere trattenuti lungo il percorso se non da stazioni che hanno la certezza di utilizzarli prontamente per l'estero od in servizio interno come è detto al Capo VI. Le stazioni che trattengono tali carri debbono ritirare i rispettivi moduli M-130ª che invieranno all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* appena avranno indicato su ciascuno di essi tutti gli estremi della spedizione caricata nel rispettivo carro, nonchè il treno e la data di inoltro del carro medesimo.

7. — Allo scopo di conseguire la sollecita resa del materiale estero, le stazioni di diramazione e di smistamento devono curare

il disbrigo delle necessarie manovre ed effettuare, nei modi prescritti, apposite tradotte di carri esteri vuoti ogni qualvolta il quantitativo dei carri stessi da restituire ne giustifichi l'effettuazione per opportune successive stazioni di diramazione o da queste per i transiti di confine. Gli Ispettori di Riparto autorizzeranno perciò sollecitamente l'effettuazione dei treni straordinari richiesti allo scopo suddetto, curando anche che da parte dei Depositi Locomotive e Depositi Personale Viaggiante siano prontamente messi a disposizione le locomotive ed il personale necessario.

VIII. — **Carri vuoti in disguido.**

1. — Le stazioni, specialmente quelle di diramazione, che provvedono allo smistamento ed alla ricomposizione dei treni, rilevando dal confronto dei bollettini di scorta M-130ª con le etichette di transito esistenti sui carri un irregolare instradamento o irregolare destinazione di carri esteri vuoti in viaggio di restituzione, debbono ritirare il modulo M-130ª originario e staccarne uno nuovo per scortare il carro fino al suo transito di restituzione. Lo stesso giorno debbono trasmettere all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* il modulo M-130ª ritirato, indicando sullo stesso, al quadro «*Annotazioni*», il motivo della sostituzione, come è prescritto dalle «Avvertenze» stampate a tergo del modulo medesimo.

2. — Qualora un transito di confine riceva, come nei casi prescritti alle lettere *a*), *b*), *c*), *d*) del punto 4 del Capo VII, un carro appartenente alla Ferrovia con la quale è a contatto, deve riconsegnarlo senz'altro alla Ferrovia stessa. Qualora riceva, però, un carro che non appartiene alla Ferrovia a contatto, se il carro è sprovvisto di etichette di transito deve procedere a senso del punto 3 del Capo VII a meno che non si tratti di carri di cui alle lettere *a*), *b*), *c*), *d*) del punto 4, nel qual caso lo rinvia senz'altro al transito prescritto; se invece il carro è provvisto di etichetta lo rinvia immediatamente al suo transito d'entrata. In entrambi i casi deve però emettere un nuovo bollettino di scorta M-130ª, trattenendo quello originario che deve inviare all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* accompagnato da lettera informativa.

IX. — **Accessori sciolti dei carri.**

1. — Gli accessori e le parti sciolte di dotazione dei carri, quali copertoni fissi, bilici, pareti e portelle amovibili di testa e laterali dei carri ad alte o basse sponde, stanti amovibili infissi, battifianchi e griglie, sono provvisti della medesima marca di proprietà esistente sul carro cui appartengono ed inscritti, nella lingua del paese della Ferrovia proprietaria ed in caratteri latini, sulle flan-

cate del carro o sulle pareti interne quando trattasi di accessori esistenti nell'interno di carri chiusi.

Quando ne manchino le iscrizioni, gli accessori sciolti sono specificati in un bollettino di accompagnamento carteggiato con foglio di via da registrarsi in esenzione di tassa con l'indicazione anche del carro cui essi appartengono.

Sono da considerarsi accessori sciolti anche le capsule a maniglia con catene per rubinetti di scarico dei serbatoi, i tubi per accoppiamento e pel cilindro del freno a vuoto, i rubinetti di arresto ed i tubi di accoppiamento del freno ad aria compressa, i tubi di arresto e gli accoppiamenti del riscaldamento a vapore, anche se tali oggetti non sono inscritti sul carro nè scortati da bollettino di accompagnamento, ed ogni altro oggetto amovibile senza effrazione che non sia considerato come attrezzo di carico.

2. — *Gli accessori e le parti sciolte di dotazione dei carri non debbono essere separati dai carri ai quali appartengono.*

Qualora, per eseguire le operazioni di scarico o di carico, occorra rimuovere momentaneamente gli accessori, questi debbono poi essere subito rimessi e debitamente assicurati al loro posto sui rispettivi carri con gli ordigni a ciò destinati; in particolare debbono essere collegati superiormente fra loro, a mezzo delle rispettive catene, gli stanti che ne fossero muniti, e se il carro è provvisto di appositi ripostigli per gli stanti, questi devono essere riposti nei ripostigli medesimi.

Ad evitare che, in caso di inosservanza di tale disposizione, possano giungere ai transiti di confine ed esservi rifiutati dalle Ferrovie estere a contatto carri non accessori o parti fuori posto od abbandonati sul piano del carro, è fatto obbligo:

ai conduttori-capo, di controllare, all'atto della presa in consegna del treno, lo stato dei carri e di richiederne alla stazione l'eventuale riordino;

alle stazioni di transito da uno ad altro compartimento, le quali per essere generalmente di diramazione, hanno il modo di controllare lo stato dei carri e di effettuarne l'eventuale riordino, di provvedere senz'altro a rimettere e ad assicuare al loro posto gli accessori o le parti che risultassero fuori posto od abbandonati sul carro, dandone poscia immediato avviso alla propria Sezione Movimento e Traffico per i provvedimenti disciplinari a carico delle stazioni responsabili.

A scanso della propria responsabilità, i conduttori-capo terranno presente che saranno tenuti a rispondere dei carri non debitamente riordinati viaggianti col treno cui sono di servizio, e le stazioni di transito da uno ad altro compartimento che quella im-

mediatamente precedente sarà tenuta a rispondere delle irregolarità rilevate su carri che vi abbiano transitato e pei quali non sia stato provveduto al riordino di cui sopra.

3. -- Pe i carri da pollame con gabbie, la stazione che provvede alla pulitura, lavatura e disinfezione a sensi del Capo XV, dopo aver rimesso nei carri le parti sciolte inscrittevi, deve piombarli e spedirli al transito di confine di provenienza con bollettino di accompagnamento carteggiato con foglio di via da registrarsi in esenzione di tassa.

4. Gli accessori e le parti sciolte di dotazione dei carri che, per avaria od altre cause, furono separati dal carro, debbono essere rispediti isolatamente al transito di confine di provenienza del rispettivo carro, scortati da bollettino di accompagnamento mod. M-155, carteggio con foglio di via a G. V. da registrarsi in esenzione di tassa. Nel bollettino di accompagnamento debbono essere esattamente specificati lo stato di ciascuno di essi, nonchè la marca di proprietà ed il numero di servizio del carro al quale appartengono. I singoli oggetti debbono inoltre essere muniti di indirizzo nei modi prescritti per le spedizioni in collettame, usando il cartellino mod. M-176*b* con l'indicazione dello stesso indirizzo inscritto sul rispettivo bollettino di accompagnamento.

Il transito di confine che riceve tali oggetti in siffatte condizioni, deve curarne prontamente l'inoltro al più vicino transito della Ferrovia proprietaria, dopo sentita, occorrendo, la Ferrovia estera a contatto e dopo aver debitamente rettificata la indicazione della stazione destinataria degli oggetti stessi tanto sul bollettino di accompagnamento che sul foglio di via e sul cartellino M-176-*b*.

5. — L'avviso delle eventuali anormalità rilevate deve essere dato altresì al verificatore, e, se la stazione non è sede di personale di verifica, a quella immediatamente successiva che lo sia, praticando opportuna annotazione nel prospetto N del foglio di corsa del treno col quale viaggia il carro.

Per ogni mancanza od avaria, non giustificata da etichetta o da annotazione sul foglio di corsa, devono essere scambiate le riserve, nei modi prescritti, fra gli agenti che ricevono e quelli che consegnano i carri carichi o vuoti.

6. — I transiti, che nei carri di ritorno riscontrano mancanze di accessori non segnalate nei modi indicati, devono esperire di urgenza, verso le stazioni che hanno effettuato lo scarico, le pratiche di ricerca.

7. — Rinvenendosi qualche accessorio o parte sciolta di carro dimenticato od abbandonato nelle stazioni, sui piazzali, ecc., le stazioni debbono subito informarne direttamente il *Servizio Materiale e Trazione a Firenze*, dal quale saranno date disposizioni per la restituzione o per il concentramento in determinate località; e ciò anche quando tali accessori o parti sciolte di carri siano ava-

nati. Nella comunicazione da darsi al detto Servizio, debbono pure indicarsi tutte le inscrizioni che risultassero eventualmente marcate sugli accessori o parti sciolte rinvenuti separatamente dai carri.

8. — Il transito di confine e la stazione destinataria degli oggetti carteggiati separatamente dai carri, debbono trattarli, in caso di mancanza degli oggetti stessi, con le stesse modalità prescritte per le spedizioni a dettaglio di merce qualsiasi in arrivo.

9. — Per il tassativo disposto del Regolamento, al passaggio di un carro dal transito si considerano come esistenti al completo gli accessori inscritti sul carro o sul bollettino di accompagnamento quando non siano visibili perchè trovantisi sotto il carico o sotto il copertone. Qualora alla stazione di scarico, nel togliere il copertone o nello scaricare la merce, si riscontrasse invece la mancanza di qualcuno o di tutti gli accessori, dovrà essere compilato, nei modi usuali, il verbale di constatazione mod. C-*h* 100, il quale dovrà essere trasmesso senza indugio al *Servizio Materiale e Trazione a Firenze*, e si faranno nello stesso tempo le riserve al transito di entrata del carro.

X. — **Attrezzi di carico.**

1. — Gli attrezzi di carico di proprietà di Ferrovie estere, quali copertoni sciolti, stanti a forchetta, catene, traverse e corde, che entrano in Italia in servizio internazionale, sono scortati da apposito bollettino di accompagnamento della stazione estera mittente, il quale deve essere poi usato pel ritorno degli attrezzi stessi alla Ferrovia proprietaria.

2. — Quando una spedizione caricata in carro aperto e protetta da copertoni ed assicurata da attrezzi di proprietà ferroviaria, venga trasbordata ovvero riordinata, oppure quando l'intero carico venga rispedito o fatto proseguire nello stesso carro a norma del Capo III, n. 2, possono lasciarsi proseguire a protezione del trasporto medesimo, i copertoni e gli altri attrezzi di carico forniti dalla stazione mittente originaria. Il bollettino di accompagnamento originario dovrà essere completato, a seconda dei casi, con l'indicazione della nuova stazione destinataria o del nuovo numero del carro, per essere poi utilizzato per accompagnare i copertoni e gli altri attrezzi fino al loro ritorno alla proprietaria.

In questi casi la stazione che eseguisce il trasbordo o la rispedizione deve informare la stazione estera originaria del prolungamento di percorso dei copertoni, allo scopo di evitare pagamenti di indennità.

3. — Nel viaggio di ritorno i copertoni e gli altri attrezzi di carico *possono essere riutilizzati soltanto per spedizioni destinate a stazioni della Ferrovia proprietaria.*

4. — I copertoni non riutilizzati immediatamente devono essere ritornati alla stazione estera mittente *il giorno stesso dello scarico* come merce da inoltrarsi nei bagagliai dei treni viaggiatori accelerati od omnibus, per la stessa via seguita dal carro nel viaggio di andata e scortati dallo stesso bollettino di accompagnamento col quale sono giunti utilizzati nell'andata. Detto bollettino deve essere carteggiato con foglio di via a G. V. da registrarsi in esenzione di tassa, indicandovi come destinataria la stazione estera originaria.

Uguali modalità devonsi seguire per gli altri attrezzi di carico, però l'inoltro di essi dovrà essere fatto a mezzo dei carri misti a G. V.

5. — Le stazioni F. S. di transito con le Ferrovie Secondarie Italiane, che ricevono di ritorno copertoni ed altri attrezzi esteri scortati dagli originari bollettini, dovranno regolarizzare le singole spedizioni e curare i successivi inoltri nei modi sopra indicati.

6. — In difetto del bollettino di accompagnamento originario, dovrà essere emesso un mod. M-150 per i copertoni ed un mod. M-155 per gli altri attrezzi di carico, sui quali dovranno essere inscritti, nel quadro « Osservazioni », tutti gli estremi della precedente primitiva utilizzazione. Qualora non riesca agevole desumere gli accennati estremi dai documenti di trasporto in possesso, i copertoni e gli attrezzi dovranno essere ritornati col relativo bollettino di accompagnamento suppletorio al transito di provenienza del carro, risultante dalle etichette M-266 esistenti sul carro stesso.

Verificandosi eccedenze di copertoni ed altri attrezzi esteri, delle relative giacenze dovrà essere *immediatamente* informata, con mod H-154, la *Sezione Movimento e Traffico di Bologna*, dalla quale perverranno disposizioni per i relativi pareggi.

7. — I copertoni da restituirsi separatamente dai carri devono essere ripiegati ed ammagliati con funicelle annodate ed assicurate col piombo della stazione che effettua la spedizione. Le corde e le funicelle usate per l'assicurazione dei copertoni devono essere riposte nelle piegature dei medesimi ed indicate nel bollettino di accompagnamento.

8. — Tanto i copertoni quanto gli altri attrezzi di carico da restituirsi separatamente dai carri, debbono essere muniti di indirizzo nei modi prescritti per le spedizioni in collettame, usando il cartellino mod. M-176-*a* per i copertoni ed il cartellino M-176-*b* per gli altri attrezzi di carico, sui quali va indicato lo stesso indirizzo e gli stessi estremi inscritti sul rispettivo bollettino di accompagnamento.

9. — Si fa particolare raccomandazione alle stazioni di confine che ricevono in consegna dalle Ferrovie corrispondenti carri su cui trovansi utilizzati copertoni ed altri attrezzi di carico, di

curare che i medesimi siano scortati dal prescritto bollettino di accompagnamento, praticando al caso sul bollettino stesso la traduzione italiana della loro qualità, per mettere in grado le stazioni interne di conoscere dal bollettino per quale oggetto il medesimo venne compilato.

Alle Agenzie Doganali si fa viva raccomandazione che nella compilazione dei fogli di scorta dei carri siano sempre indicati la marca ed il numero di servizio dei copertoni e degli altri attrezzi utilizzati a protezione dei trasporti.

10. — Per le eventuali mancanze verificatesi lungo il viaggio di ritorno deve essere compilato, dalla stazione che prima ebbe a riscontrare l'anormalità, il processo verbale mod. H-100, come se si trattasse di una spedizione a dettaglio di merce qualsiasi. Copia di detto verbale deve essere però trasmessa alla *Sezione Movimento e Traffico di Bologna*, anzichè alla propria.

11. — Riguardo all'assicurazione dei copertoni messi a protezione di merci facilmente infiammabili (quali fieno, paglia, tabacco, cotone, corteccie d'alberi, fascine e simili), l'applicazione del copertone deve eseguirsi, oltre che coi sistemi prescritti, con due robuste corde, da applicarsi sopra il copertone in senso trasversale e precisamente fra gli spigoli del carro stesso. Tali corde debbono esere fornite ed applicate dal mittente.

XI. — **Lubrificazione.**

1. — Nell'uso dei carri esteri devesi usare ogni cura e riguardo. Le boccole debbono essere convenientemente provviste di lubrificante sin dal passaggio dei carri da una ad altra Amministrazione

2.— I carri a lubrificazione periodica, il cui periodo di lubrificazione scada sulle F. S., devono essere trattati come carri da lubrificare secondo il bisogno.

XII. — **Avarie dei carri e riparazioni.**

1 — I carri esteri che, in conseguenza di avarie, non devono essere ricaricati, vanno muniti a cura del personale di verifica di etichette azzure « da non caricare ».

Su tali etichette devono essere sottolineate le indicazioni corrispondenti alle parti avariate. Quando nel carro filtri acqua dall'imperiale o dalla cassa, dovrà essere applicata tale etichetta, scrivendovi a mano « *coperto* » oppure « *cassa permeabile* » a seconda dei casi.

2 — Di regola, le riparazioni dei carri devono essere eseguite soltanto dall'Amministrazione proprietaria.

Le piccole riparazioni occorrenti per la sicurezza della circo-

lazione dei carri e per la loro utilizzazione, le riparazioni richiedenti solo lo smontaggio o il montaggio dei pezzi di ricambio e le piccole riparazioni all'interno, devono eseguirsi dall'Amministrazione sulle cui linee si sono prodotte o rilevate le avarie, avendo cura di non modificare i particolari costruttivi dei carri.

3. — I carri divenuti inutilizzabili in conseguenza di gravi avarie e che non possono essere messi in condizioni di proseguire sulle proprie ruote senza pericolo per l'esercizio, devono essere caricati su altro carro e inviati alla Ferrovia proprietaria. Per tale carico si possono utilizzare o altri carri della Ferrovia alla quale appartiene il carro inutilizzabile, od, in mancanza, carri F. S., *restando vietato in modo assoluto l'impiego di carri di terze Ferrovie.*

Per le constatazioni da farsi ai transiti ai carri gravemente avariati vengono date istruzioni a parte dal Servizio Materiale e Trazione agli Uffici interessati.

4. — Nei casi indicati al numero 3, il carro o quello sul quale è caricato deve essere munito da entrambi i lati di etichette modello T. V. 67.

I carri gravemente avariati devono essere inviati alla stazione di transito con regolare spedizione in servizio e scortati da accompagnatoria, sulla quale deve essere indicata la località ove si verificò l'avaria e le sue cause.

Di tutte le spedizioni di cui sopra deve essere data notizia al *Servizio Materiale e Trazione a Firenze.*

5. — Se per la riparazione dei carri occorrono pezzi di ricambio, questi devono essere richiesti al *Servizio Materiale e Trazione a Firenze* con le modalità stabilite.

I pezzi guasti devono essere sempre ritornati alla proprietaria, qualunque sia il loro stato, per gli stessi transiti dai quali sono giunti i pezzi di ricambio.

I pezzi di ricambio e gli avariati si spediscono con accompagnatoria, da ritornarsi all'Amministrazione mittente, in segno di ricevuta, subito dopo l'arrivo dei pezzi.

6. — I carri sviati, anche quando non vi sia motivo di ritenere che abbiano subito danno, devono essere visitati da un agente pratico. Qualora il veicolo sia riconosciuto atto a proseguire o ad essere restituito all'Amministrazione proprietaria, deve essere scortato da accompagnatoria colla indicazione « il veicolo ha sviato ». Tale accompagnatoria è da omettersi quando sia stato constatato che il veicolo è ancora atto a circolare e che siano state verificate al tornio le sale montate.

I carri da rinviarsi a sensi del n. 3 ed i pezzi di ricambio e quelli avariati indicati nel n. 5 sono da trasportarsi in esenzione di tassa.

XIII. — **Prescrizioni tecniche sui carri serbatoi di proprietà ferroviaria e sui carri privati.**

1. — Detti carri devono essere muniti dei necessari apparecchi di sicurezza quando sono adibiti al trasporto di liquidi corrosivi (acido solforico, lisciva di soda concentrata e simili) ovvero di merci il cui inoltro richiede speciali precauzioni (petrolio greggio, benzina e simili).

2. — I serbatoi debbono portare le iscrizioni concernenti la loro capacità e le merci al cui trasporto sono destinati; essi non possono essere utilizzati per il trasporto di altre merci.

3. — Pei carri serbatoi valgono inoltre le seguenti prescrizioni di sicurezza:

a) nei carri a giarre, i recipienti devono essere assicurati e chiusi in modo tale da impedire che i congegni di chiusura o i recipienti stessi abbiano a distaccarsi, a cadere o ad allentarsi anche in seguito ad urti nelle manovre;

b) negli altri serbatoi presentati per il trasporto, sieno essi pieni o vuoti, le bocchette per il riempimento, per l'estrazione del liquido e tutte le altre aperture eventualmente esistenti — ad eccezione degli apparecchi automatici di ventilazione — debbono essere perfettamente chiuse e munite di apparecchi di sicurezza tali da impedire che possano aprirsi spontaeamente. L'imperfetta chiusura delle bocchette di carico e scarico dei carri serbatoi che transitano vuoti non giustifica però il rifiuto di accettazione.

In vicinanza di queste aperture è severamente vietato di eseguire qualunque operazione con lume a fiamma libera;

c) i carri serbatoio, destinati al trasporto di liquidi che sviluppano gas, devono essere costituiti in modo che non possano prodursi tensioni dannose. Se, per evitare tensioni dannose, i serbatoi sono dotati di apparecchi automatici di ventilazione, questi devono essere costruiti in modo da impedire la penetrazione di fiamme, la manomissione, l'uscita del liquido e le manipolazioni fraudolenti;

d) i carri serbatoio carichi devono essere riempiti in modo da evitare l'imperfetta distribuzione del carico e da impedire che la dilatazione del liquido, in dipendenza delle variazioni di temperatura, determini tensioni dannose;

e) quando vi sono due recipienti sovrapposti, deve essere prima riempito completamente quello sottostante; quando invece vi sono dei recipienti affiancati, questi devono essere riempiti in modo da mantenervisi costantemente uguaglianza di livello;

f) le capsule dei rubinetti e le loro manovelle devono essere assicurare in modo che non possono essere asportate senza usare violenza.

4. — *I carri privati sono da considerarsi, anche per quanto riguarda le avarie, alla stessa stregua di quelli dell'Amministrazione nel cui parco sono inscritti.*

XIV. — Prescrizioni speciali per i carri privati.

1. — I carri privati sono quelli che portano, oltre la marca di proprietà della Ferrovia nel cui parco sono inscitti, il numero di servizio seguito dallo speciale contrassegno **P**, la indicazione della merce che possono trasportare, il nome o la ragione sociale del proprietario, il norme della stazione di deposito, la tara, la portata ed infine, per i carri serbatoio, anche la capacità. Sui carri serbatoio privati, destinati al trasporto di merci (come il catrame, l'asfalto, ecc.) che possono deteriorare od imbrattare la verniciatura dei recipienti, le inscrizioni suddette risultano su apposite tabelle opportunamente fissate sui serbatoi.

2. — I carri privati non possono essere usati pel trasporto di merci diverse da quelle per cui sono specializzati, *nè possono per qualsiasi ragione essere utilizzati per trasporti in servizio interno e cumulativo italiano*

3. — Tali carri debbono essere accettati ai transiti, anche se spediti vuoti per prendere carico in una determinata stazione.

4. — Per quanto concerne le eventuali giacenze, i trasporti in carri privati nonchè la spedizione di tali carri vuoti, vedasi le particolari disposizioni emanate col punto 67 del Bollettino Commerciale n. 4 del 9 febbraio 1924, tenendo presente che per il rinvio a vuoto di tali carri nei casi di mancanza di contraria disposizione da parte dei proprietario, questa Amministrazione, valendosi della facoltà di cui al n. 3 dell'art. 4 di dette disposizioni, fa obbligo alle stazioni di rinviare d'ufficio i carri stessi alle rispettive stazioni di deposito nei termini ivi indicati.

5. — La stazione che rinvia d'ufficio un carro privato vuoto alla sua stazione di deposito conformemente all'ultima parte del precedente n. 4, deve darne immediato avviso alla stazione di deposito con lettera spedita in servizio, indicandovi anche il motivo del rinvio.

6. — In quanto non sia diversamente stabilito nel presente Capo, si applicano anche ai carri privati le disposizioni contenute nella presente istruzione per i carri di proprietà delle Ferrovie.

XV. — Pulizia, lavatura e disinfezione dei carri.

1 — I carri che hanno servito al trasporto del bestiame (1) devono essere, prima del loro rinvio a sensi del Capo VII, perfet-

(1) Per *bestiame*, a sensi delle presenti disposizioni, si intendono *cavalli, muli asini, bovini, ovini, caprini, porcini e pollame.*

tamente puliti, lavati e disinfettati secondo le prescrizioni contenute nelle « Istruzioni per l'applicazione del Regolamento di polizia veterinaria », pubblicate con l'Ordine di Servizio n. 277-1914.

Ad evitare però reclami e richieste di indennizzi da parte delle Ferrovie estere per pulizia e disinfezione suppletive di siffatti carri, devesi tener presente che l'operazione di pulizia è da ritenersi eseguita regolarmente soltanto quando, oltre all'asportazione di tutti gli escrementi e materiali assorbenti usati come lettiere, ne siano stati raschiati e spazzati diligentemente il pavimento e le pareti, specialmente negli angoli, nelle connessure e negli anelli, e si sia avuto cura di allontanare qualsiasi traccia di sudiciume.

2. — I carri vuoti pei quali apparisce che hanno servito al trasporto di bestiame e non sono stati poi puliti, lavati e disinfettati a norma delle prescrizioni predette, possono essere respinti dalla Ferrovia ricevente nelle stazioni di transito, eccettuati i casi di levissime negligenze. Quelli che, nonostante l'insufficiente pulitura, venissero egualmente accettati, devono essere puliti, lavati e disinfettati subito dopo l'accettazione nella stazione di transito medesima o nella competente stazione di lavatura.

3. — La stazione che rileva un carro evidentemente non pulito nè disinfettato oppure pulito o disinfettato in maniera insufficiente o trascurata, rinvenendovi lordure consistenti effettivamente in escrementi animali, strame o letame, ecc. provenienti da trasporto di bestiame, deve farlo subito constatare personalmente da almeno due dei propri agenti, uno dei quali appartenente *al personale direttivo della stazione o della gestione* merci, e poscia provvedere per la pulizia, lavatura e disinfezione suppletive.

Di tale constatazione deve redigersi apposito verbale di accertamento conforme al modello Allegato A, nel quale sono da specificarsi esattamente quali immondizie furono trovate nel carro, in quali parti di esso ed in quali estensioni, e se le immondizie stesse furono riconosciute per escrementi animali, strame, o letame, ecc. nonchè il tempo impiegato per la loro eliminazione e per la pulitura, lavatura e disinfezione suppletive. Detto verbale, completato con le firme dei predetti due agenti, dev'essere inviato il giorno stesso all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma.*

4. — La disposizione compresa nel precedente n. 3 va osservata e applicata egualmente, sia per i carri esteri all'atto dello scarico, sia per i carri F. S. e di altre Ferrovie Italiane di ritorno dall'estero carichi o vuoti, purchè, beninteso, per i carri ricevuti carichi non si tratti di trasporti di bestiame.

Per i carri F. S. e di altre Ferrovie Italiane di ritorno vuoti dall'estero nelle predette condizioni, i transiti di confine debbono però anzitutto far constatare l'irregolarità alla Ferrovia estera a contatto al momento stesso della riconsegna del carro da parte di essa, e provvedere alla ripulitura e disinfezione suppletiva come

sopra detto soltanto se la Ferrovia estera a contatto abbia rifiutato di provvedervi essa stessa. Di quest'ultima circostanza va fatta speciale menzione nel prescritto verbale di accertamento.

5. — Quando la pulitura e disinfezione suppletiva del carro non possano essere fatte, per mancanza di impianti di lavaggio, dalla stazione che ne ha constatato la insufficiente o trascurata pulizia, e perciò il carro deve essere all'uopo inviato ad altra stazione a ciò adatta, la prima deve piombare il carro, applicarvi l'etichetta M-264-*a* portante la dicitura « Per la disinfezione a . . . . » e scortarlo con mod. M130-*a* completato con la medesima scritta esistente sull'etichetta, nonchè con l'indicazione del transito di confine al quale il carro deve esser poi restituito. Al bollettino di scorta M-130-*a* deve essere unito il verbale di accertamento di cui al precedente n. 3 compilato per la prima parte.

Compiuta la pulitura, lavatura e disinfezione del carro, la stazione che l'ha eseguita completa il verbale di accertamento e lo rimette prontamente, insieme al mod. M-130-*a*, al predetto *Ufficio Circolazione Veicoli a Roma;* la stazione stessa sostituisce quindi sul carro all'etichetta M-264-*a* quella M-264-*b* portante la dicitura « Disinfettato » ed emette un nuovo bollettino di scorta mod. M-130-*a* per la restituzione del carro al transito di confine.

XVI. — **Responsabilità per l'irregolare uso dei carri.**

Il personale, compreso quello di dirigenza, deve rendersi esatto conto dell'assoluta necessità che l'uso dei carri esteri si svolga sotto la stretta osservanza delle disposizioni contenute nella presente Istruzione, le quali formano parte di accordi con le Ferrovie estere, avvertendo che eventuali irregolarità, quali, ad esempio, indebite soste, disguidi, cattivo impiego, ecc. daranno luogo all'adozione di misure disciplinari, indipendentemente dagli addebiti per i maggiori noli derivati alla nostra Amministrazione dalle irregolarità stesse.

Per ogni stazione, secondo la sua importanza, le Sezioni Movimento e Traffico, designeranno gli agenti che sono tenuti ad istruire il dipendente personale, ad assicurarsi che esso sia a perfetta conoscenza delle presenti norme, a vigilare, mediante una costante ed assidua azione di sorveglianza, la regolare applicazione delle norme stesse ed a rispondere quindi anche essi, al pari degli agenti direttamente responsabili, di ogni e qualsiasi caso di contravvenzione alle presenti disposizioni.

Ad assicurare il regolare svolgimento di tale particolare di servizio, cui si connette per l'elevatezza dei noli anche un grande interesse finanziario, i Funzionari e Revisori dovranno sorvegliare, in occasione delle loro ispezioni e controllerie, che le disposizioni in oggetto siano strettamente osservate ed applicate, rapportando le eventuali irregolarità rilevate alle rispettive Sezioni Movimento e Traffico, le quali a loro volta prenderanno solleciti provvedimenti a carico dei responsabili, segnalando poi mensilmente al Servizio Movimento e Traffico le irregolarità rilevate ed i provvedimenti adottati in confronto dei singoli responsabili, sia diretti che indiretti, delle irregolarità stesse.

MINISTERO DELLE COMUNICAZIONI

Ferrovie Italiane dello Stato

MODELLO A.

di cui al Capo XV delle Istruzioni contenute nell'Allegato all'Ordine di servizio N. 152-1924.

STAZIONI DI (timbro) li .... 19...

VERBALE DI ACCERTAMENTO N. ....

sullo stato di pulizia e di disinfezione dei carri ricevuti da Amministrazioni ferroviarie estere.

Dalla verifica personalmente eseguita dai sottoscritti al carro N. .... di proprietà delle Ferrovie .... spedizione a .... N. .... del .... giunto carico / vuoto (a) di .... il giorno .... col treno .... da .... è risultato che esistevano........... .... (indicare in quali parti del carro ed in quali estensioni) traccie rilevanti / lievi (a) di escrementi derivanti da trasporto di bestiame.......................... (indicare se bovino, equino, suino, ovino, pollame)

Firma dell'agente del movimento o delle gestioni merci	*Firma di altro agente della Amministrazione*
Qualifica	Qualifica ....
Nome e cognome	Nome e cognome.....................

Visto: *il Capo Stazione*

....

Timbro della stazione che eseguisce la pulitura o disinfezione } li .... 19...

Per la pulitura e disinfezione del carro, qui eseguite, è occorsa l'opera di .... agenti per un periodo di ore ....

Il Capo Stazione

....

(a) Quelle indicazioni che non si adattano al caso specifico devono essere omesse.

Ordine di servizio N. 153.

Istituzione di marche a valore gommate per la riscossione dei diritti fissi per l'uso dei biglietti gratuiti.

Col 1° gennaio 1925, le stazioni e le agenzie, per la riscossione dei diritti fissi relativi ai biglietti gratuiti rilasciati dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, faranno uso di speciali marche a valore gommate, tipo francobollo. Tali marche sostituiranno i biglietti a cartoncino finora in distribuzione.

Il prezzo delle marche è uguale a quello degli attuali biglietti a cartoncino e cioè:

per ogni viaggio di corsa semplice fino a 149 chilometri:

L. 2.50 per ogni persona viaggiante in 1ª classe (marca color viola);

L. 1.50 per ogni persona viaggiante in 2ª classe (marca color verde);

L. 0.75 per ogni persona viaggiante in 3ª classe (marca color cenere);

per ogni viaggio di corsa semplice oltre 149 chilometri:

L. 5.00 per ogni persona viaggiante in 1ª classe (marca color giallo);

L. 3.00 per ogni persona viaggiante in 2ª classe (marca color camoscio);

L. 1.50 per ogni persona viaggiante in 3ª classe (marca color celeste).

Le marche dovranno essere applicate sulla parte anteriore di ciascun biglieto serie B² o B⁴ e precisamente nella casella riservata alla vidimazione della stazione di partenza dove è stampato « Prima vidimazione ».

Per i biglietti serie B, si avverte che, a parziale modificazione del paragrafo 82 delle « Norme per le concessioni di viaggio e di trasporto in applicazione del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536 », non dovrà più essere compilato lo scontrino di controllo, ma lasciato tuttavia unito al biglietto.

Inoltre, a parziale modificazione del paragrafo 135 delle suddette « Norme » ,le stazioni ed agenzie che praticheranno

la prima vidimazione sui biglietti serie B non dovranno più staccare i relativi scontrini di controllo ,i quali dovranno invece rimanere uniti al biglietto sino a viaggio interamente compiuto.

Se il biglietto serie B è valido per una sola persona, la stazione o l'agenzia che effettuerà la prima vidimazione nel viaggio di andata dovrà applicare la marca nella casella dove è stampato « Bollo della stazione di partenza ». Analogamente provvederà la stazione o l'agenzia che effettuerà la prima vidimazione pel viaggio di ritorno. Se invece il biglietto è valido per più di una persona dovranno essere, beninteso, emesse tante marche quante sono le persone che viaggiano. Una marca dovrà essere applicata, pel viaggio di andata, nella casella riservata alla prima vidimazione, come si è detto sopra; le altre marche dovranno essere applicate sulla parte *anteriore* dello scontrino di controllo. Per il viaggio di ritorno la prima marca dovrà essere applicata nella casella riservata alla prima vidimazione e le altre nella parte posteriore dello scontrino di controllo.

Il nuovo modello dei biglietti serie *B* sarà opportunamente modificato per l'uso delle marche di cui trattasi.

Per i biglietti serie B già emessi con lo scontrino di controllo compilato in tutte le sue parti, e validi per più persone, le marche successive alla prima dovranno ugualmente essere applicate sullo scontrino stesso nei modi già detti.

Nel caso in cui, al 1° gennaio 1925, si trovassero in uso biglietti serie B validi per più persone, già utilizzati pel viaggio di andata, e quindi mancanti dello scontrino di controllo, per la riscossione del diritto fisso relativo al viaggio di ritorno, le stazioni ed agenzie rilasceranno biglietti modello C.i 203.

Per quanto riflette i biglietti serie B°, pei viaggi gratuiti delle famiglie degli Onorevoli Senatori del Regno e Deputati al Parlamento, tenuto presente che, a mente dell'art. 13 del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536, l'importo dei diritti fissi per l'uso di tali biglietti è doppio di quello stabilito dall'articolo 10 del medesimo decreto per l'uso dei biglietti serie B, B² e B⁴, per ciascun viaggio di corsa semplice effettuato con i detti biglietti serie B° dovranno essere emesse due marche (due da L. 5 per la 1ª classe e due da L. 3 per la 2ª classe qualunque sia il percorso) da applicarsi nella parte posteriore dei biglietti medesimi, e precisamente, una nella casella riservata alla prima vidimazione dove è stampato « bollo della stazione di partenza », e l'altra nello spazio dove è stampato « vale per tutti i treni, eccettuati quelli di lusso ».

Lo scontrino di controllo dei biglietti serie B° dovrà essere sempre staccato dalla biglietteria della stazione di partenza.

Su tutte indistintamente le marche, comprese quelle applicate sullo scontrino di controllo dei biglietti serie B, dovrà essere apposto, in segno di annullamento, il bollo a compostore della stazione od agenzia che le ha messe.

NORME CONTABILI.

La prima fornitura delle marche gommate per la riscossione dei diritti fissi per l'uso dei biglietti gratuiti verrà eseguita direttamente dal controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, al quale dovranno poi essere avanzate le domande relative alle successive forniture da compilarsi su mod. Ci 206 separati.

Le dette marche non portano alcuna numerazione e quindi dovranno essere prese in caricamento sul mod. Ci 207 distinte « quantitativamente » a seconda del loro valore.

Conseguentemente, la contabilizzazzione sul resoconto mensile mod. Ci 213 dovrà essere fatta pure quantitativamente per ciascuna specie di marche servendosi all'uopo del nuovo prospetto XXXIX, istituito per tale scopo e da allegarsi alla stessa contabilità mod. Ci 213.

Il totale di detto prospetto dovrà essere riportato sul riepilogo mod. CI 212 nello specchietto « *f*) Introiti fuori traffico » sotto la seguente voce da farsi risultare a penna « prospetto XXXIX - Marche gommate per diritti fissi relativi ai biglietti gratuiti ».

E' fatto obbligo alle stazioni ed agenzie di riportare alla fine di ciascun mese sul registro mod. Ci 210 la rimanenza delle marche in parola, distintamente per specie, corrispondente a quella del prospetto sopra indicato.

Le stazioni ed agenzie sprovviste del registro mod. Ci 210 riporteranno detta rimanenza sul mod. Ci 209.

I biglietti a cartoncino per diritti fissi attualmente in uso rimasti invenduti al 31 dicembre 1924, dovranno essere restituiti al controllo viaggiatori e bagagli di Firenze accompagnati — come di regola — dalla distinta di versamento mod. Ci 206.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9, 14, 15 e 22.

Ordine di servizio N. 154.

Sostituzione del fuochista su locomotive in servizio ai treni, nel caso di suo malore o mancanza.

Si ritiene opportuno stabilire che, nel caso di improvvisa mancanza del fuochista sulle locomotive dei treni, possa, in linea di massima, essere destinato a sostituirlo, sino alla prossima stazione, oppure, a giudizio del macchinista, sino alla successiva stazione provvista di locomotiva di riserva, un agente del treno o di stazione, a seconda che torni più opportuno, il quale sia capace di coadiuvare il macchinista nelle operazioni di fatica, conosca i segnali e dimostri inoltre, in base alle istruzioni che, occorrendo, possono essergli date dal macchinista, di saper chiudere il regolatore (oppure azionare lo scatto dell'interruttore automatico dei locomotori elettrici) ed eseguire la manovra del rubinetto del freno Westinghouse per portarlo nella sola posizione estrema di frenatura rapida, e quella per fare agire il fischio.

Distribuito agli agenti delle classi 9, 32, 35 *e* 26.

Ordine di servizio N. 155.

Rivista delle comunicazioni ferroviarie.

A partire dal 1° gennaio 1925 verrà sospesa la pubblicazione separata del *Bollettino Commerciale delle ferrovie dello Stato*, istituito coll'Ordine di servizio n. 143-1916. Questo bollettino verrà inserito nella *Rivista delle comunicazioni ferroviarie*, edita a Roma dalla Società « *L'Editoriale* » (Direzione ed Amministrazione in via Condotti n. 91). La Rivista vedrà la luce quindicinalmente a partire dal 1° gennaio 1925 e, per accordi con la nostra Amministrazione, avrà veste ufficiale tanto per il *Bollettino Commerciale*, quanto per la materia di « giurisprudenza ferroviaria » che costituisce la parte IV del *Bollettino Ufficiale*

e che cesserà per conseguenza dall'essere pubblicata nel Bollettino stesso.

La Rivista riprodurrà inoltre, nella sua parte ufficiale, le leggi ed i decreti interessanti gli utenti delle ferrovie, nonchè gli avvisi relativi ad aste, gare, appalti e forniture, e quelle altre notizie ufficiali che l'Amministrazione ferroviaria crederà di inserirvi.

Nella parte non ufficiale conterrà articoli, notizie statistiche ed altri dati di pubblico interesse in materia di trasporti.

Circolare N. 76.

Richiesta vestiario personale avventizio.

A seguito della Circolare n. 25, pubblicata sul Bollettino Ufficiale n. 20 del 15 maggio 1924, si porta a conoscenza del personale interessato che gli avventizi dipendenti dal Servizio Materiale e Trazione ed aventi titolo alla sistemazione a ruolo, in una qualifica per la quale il Regolamento Vestiario prevede le concessioni del vestiario uniforme e dell'orologio da tasca, possono prelevare questo, e la stoffa occorrente per la confezione del vestiario ed hanno diritto alla indennità prevista dalla Tabella *B* del Regolamento suddetto.

Circolare N. 77.

Radiazione dal parco F. S. di un carro serbatoio di proprietà privata.

Per scadenza del termine dell'inscrizione il 7 maggio 1924, è stato radiato dal parco veicoli F. S. il carro serbatoio Mv 913512, di proprietà della Ditta Roberto Metzger e C. di Trieste.

Detto carro dovrà essere cancellato a pag. 105 dall'Elenco dei carri di proprietà privata (edizione 1921), e ne dovrà essere vietata la circolazione sulla nostra Rete col trattamento previsto per i carri privati F. S.

Distribuita agli agenti delle Classi 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Circolare N. 78.

Indice analitico delle pubblicazioni di servizio.

Si è stampato l'Indice analitico delle leggi, decreti e regolamenti riguardanti l'Amministrazione ferroviaria di Stato e degli ordini generali, ordini di servizio, circolari ed istruzioni in vigore al 31 dicembre 1923, emanate dall'Amministrazione stessa.

L'Indice viene distribuito, a cura del Servizio Personale ed Affari Generali, ai funzionari dei primi sei gradi, e sarà ceduto al prezzo di lire tre agli agenti ed alle Amministrazioni corrispondenti che ne faranno richiesta.

A tal uopo si autorizzano le Casse Compartimentali e le stazioni ad introitare il relativo importo, dandone avviso al Servizio Personale ed Affari Generali.

Il materiale raccolto nell'Indice è classificato in undici parti come quello edito nel 1910.

Ogni parte è divisa in capi ed ogni capo in paragrafi. I paragrafi hanno una sola numerazione progressiva, di modo che ciascun provvedimento è individuato da due numeri, il numero del paragrafo ed il numero d'ordine del provvedimento stesso.

L'Indice verrà aggiornato alla fine di ogni anno con successive appendici che comprenderanno i provvedimenti emanati nell'annata. L'appendice relativa all'annata 1924 è in corso di compilazione e sarà stampata e distribuita ai primi del 1925, cosicchè l'indice sarà quanto prima completo per le disposizioni emanate a tutto il 31 dicembre 1924.

Circolare n. 79.

Cessazione del corso legale e prescrizione dei buoni di cassa cartacei da lire 2.

Si trascrive, per la parte che interessa l'Amministrazione ferroviaria, la circolare del Ministero delle Finanze — Direzione Generale del Tesoro — n. 132580 del 5 corrente, alla quale dovranno attenersi le Casse Compartimentali e le Stazioni della Rete.

« Come è noto, per l'art. 2 del R. D. 10 settembre 1923, « n. 1989, col 31 dicembre 1924 cesseranno di avere corso « legale i buoni di cassa cartacei da L. 2. Per dare modo « agli ultimi possessori dei buoni di poterli versare o cam« biare presso le Casse dello Stato, le Sezioni di Tesoreria « Provinciale, i Contabili Finanziari e gli *uffici postali e « ferroviari dovranno accettarli e cambiarli a tutto il* « 10 *gennaio* 1925. Incarico analogo è dato alle Filiali dei « tre Istituti di emissione.

« I contabili e gli Uffici del Regno e le filiali suddette, « eccettuate quelle della Banca d'Italia che si trovano fuori « del capoluogo di Provincia dovranno a loro volta versare « i buoni alla rispettiva Sezione di Tesoreria non oltre il « 25 gennaio 1925 ».

Nel richiamare l'attenzione di tutti gli uffici della rete sulla circostanza che oltre il giorno 10 *gennaio* 1925 non saranno più ammessi al cambio i buoni di cassa cartacei da L. 2, si prescrive quanto segue:

Le Stazioni, man mano che introiteranno detti buoni, li verseranno alle Casse Compartimentali di giurisdizione.

Queste, tenuto conto delle varie periodicità dei versamenti, sono autorizzate ad accettarli dalle stazioni stesse non oltre il 15 gennaio 1925.

Le dette Casse Compartimentali effettueranno a loro volta il versamento dei ripetuti buoni alle Sezioni di R. Tesoreria Provinciale di competenza entro il termine del 25 gennaio 1925 fissato dal Ministero delle Finanze.

Il Direttore generale
ODDONE.

Ordine di servizio N. 7v

Carte di libera circolazione e concessioni di viaggio gratuito e a prezzo ridotto per l'anno 1925.

Per l'anno 1925 restano invariati nel loro modello i tipi di carte di libera circolazione, di biglietti a libretto serie As, Ao, Ap e Ab, di biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale, di permessi speciali di circolazione per i treni di lusso, di biglietti per un solo viaggio serie Bs, B e C, e di buoni bagaglio di cui all'ordine di servizio N. 6-v del 27 dicembre 1923, nonchè i tipi dei libretti per viaggi gratuiti serie B2 e B4 in uso nel 1924.

Si avverte peraltro che le carte di libera circolazione serie A che verranno d'ora innanzi distribuite per il rilascio porteranno un proprio numero progressivo, fermo restando però l'obbligo agli uffici emittenti di indicare a penna nell'apposito spazio il numero della corrispondente tessera di riconoscimento.

Per la registrazione di carico di tali carte, prescritta dal § 21 delle Norme per le concessioni di viaggio e di trasporto in applicazione del R. decreto 12 luglio 1923, n. 1536 (modificato col R. decreto 31 dicembre 1923, n. 2949), gli uffici emittenti, quando non ricevano fascicoli completi di cinquanta carte, dovranno indicare nel registro il numero stampato sulle singole carte di circolazione.

Beninteso, il numero indicato a penna sulle carte di libera circolazione serie A si riferisce unicamente a quello della corrispondente tessera. Le carte non portanti tale indicazione non debbono essere tenute valide.

Dovrà tenersi ben presente che allo scopo di non generare confusione tra il numero progressivo della carta e quello della tessera, occorrendo identificare una determinata carta di circolazione serie A dovrà adottarsi la dizione: « *Carta di circolazione serie A n. . . . relativa alla tessera n. . . .* », oppure, nel caso di tipi non portanti il numero a stampa, soltanto: « *Carta di circolazione serie A relativa alla tessera n. . . .* », e mai si dovrà citare il solo numero proprio della carta serie A, a meno che non si tratti eventualmente di una carta non ancora intestata.

Le carte serie A senza numero progressivo, attualmente

in possesso dei vari uffici autorizzati al rilascio, dovranno essere utilizzate sino ad esaurimento.

Negli scontrini interni dei libretti serie B2 e B4 di nuova fornitura, sulla parte anteriore, alla indicazione « Bollo della stazione di partenza » è stata sostituita quella di « *Prima vidimazione* » per evitare che le stazioni e le agenzie della località dalla quale si inizia il viaggio incorrano ancora nell'errore di apporre il bollo di vidimazione anche nella prima delle caselle stampate a tergo dello scontrino e riservate alle vidimazioni in caso di fermata.

Al riguardo si rammenta che sotto al bollo, dopo le parole « Buono per . . . . . » le stazioni e le agenzie suddette debbono indicare la località dove il viaggiatore è effettivamente diretto e cioè quella dove intende fermarsi, oppure quella definitiva di arrivo nel caso in cui il viaggiatore stesso non intenda effettuare fermate intermedie.

Inoltre gli scontrini non portano più l'indicazione della corrispondente tessera di riconoscimento; tale indicazione risulta soltanto sulla copertina del libretto *senza la quale gli scontrini stessi non debbono essere tenuti validi.*

Le carte di libera circolazione serie A unite a tessera e quelle serie At (trasmissibili) convalidabili di anno in anno, nonchè i biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale, emessi tanto negli anni 1922, 1923 e 1924, quanto nel 1925, per essere tenuti validi debbono portare applicata nell'apposito spazio una marchetta di convalidazione, conforme al modello di quelle del 1924, con la sola differenza dell'indicazione dell'anno 1925 e dei colori i quali sono i seguenti:

rosso per le carte serie A;
verde per le carte serie At (senza distinzione di classe);
azzurro per i biglietti di libero ingresso nelle stazioni;
viola per i biglietti di transito pedonale.

Tutte le marchette portano, come in passato, un timbro a secco costituito da un cerchio alato contenente la sigla «F. S. ». Sulle marchette relative alle carte di libera circolazione serie A e At è indicato altresì il numero della corrispondente carta.

Si fa speciale raccomandazione al personale di servizio all'ingresso nelle stazioni e di controlleria ai treni di accertare che sulle tessere contenenti le carte di libera circolazione serie A e sui permanenti serie At (trasmissibili) convalidabili di anno in anno, si trovi applicata la corrispondente marchetta di convalidazione per l'anno 1925, in mancanza

della quale, tanto la carta di circolazione quanto la tessera dovranno essere ritirate e fatte pervenire con apposito rapporto, per il tramite della competente Sezione Movimento e Traffico, al Servizio Personale e Affari Generali (Ufficio I). Nel caso in cui il ritiro della carta serie A o At avvenga durante il viaggio, dovrà essere rilasciato al portatore, anche se si tratti di persona estranea all'Amministrazione, un modulo CI-204 senza prezzo per il proseguimento fino a destinazione.

Analogo accertamento ed eventuale ritiro con relativo rapporto dovrà essere fatto nei riflessi dei biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale.

Come per il 1924 i biglietti permanenti di compartimento riservato portano la indicazione dell'anno completata a penna; quelli per un solo viaggio hanno tale indicazione stampata in nero.

Le concessioni di viaggio ai giornalisti continuano nel 1925 con le modalità stabilite dal § 2 dell'ordine di servizio numero 3-1909.

La copertina e gli annessi scontrini costituenti il fascicolo interno della tessera del giornalista hanno il fondo colore azzurro chiaro e portano in alto stampata in nero l'indicazione dell'anno 1925.

I biglietti speciali a riduzione del 75 per cento serie D, che si rilasciano ai giornalisti per un determinato viaggio di andata o di andata e ritorno, sono invariati, e l'indicazione dell'anno è completata a penna.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8 *e* 22.

Comunicazioni :

Gare, appalti etc. per lavori e forniture.

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori relativi alla sistemazione dei Reparti tubisti e ramai delle Officine locomotive di Taranto	T. P.	Ore 12 29 dicembre 1924	63.000	Sezione Lavori Bari
Costruzione di una pensilina metallica per il fabbricato viaggiatori di Assisi	L. P.	Ore 15 30 dicembre 1924	52.120	Sezione Lavori Foligno
Lavori murari per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori di Assisi	L. P.	Ore 15 29 dicembre 1924	195.600	Sezione Lavori Foligno
Lavori di terra e murari occorrenti per prolungare il binario d'incrocio nella Stazione di S. Giacomo Colopezzati al Km. 164+940,20	L. P.	Ore 10 5 gennaio 1925	85.000	Sezione Lavori Cosenza
Fornitura e posa in opera di una nuova travata metallica in sostituzione di quella in opera al ponte sul torrente Minacciola al chilometro 37+781,65 della linea Taranto-Metaponto	L. P.	Ore 12 5 gennaio 1925	74.000	Sezione Lavori Bari
Rimozione, adattamento e impianto nella stazione di Milano C., in corrispondenza del sottovia Galilei, della travata metallica di luce m. 39.44 già in opera sul fiume Aniene al km. 15 + 195 della linea Roma-Avezzano.	T. P.	27 dicembre 1924	60.000	Sezione Lavori Milano Ovest

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Lavori inerenti alla riparazione e verniciatura di serramenti da finestra e restauro facciate case economiche ferrovieri allo Scalo Merci Tiburtino	T. P.	Ore 12 12 gennaio 1925	94.000	Sezione Lavori Roma Sud
Costruzione delle opere d'arte maggiori del tronco di allacciamento fra la Stazione di Rogoredo e le Stazioni di Lambrate Smistamento e Milano Nuova Centrale	L. P.	Ore 14,30 13 gennaio 1925	700.000	Sezione Lavori Speciali Milano
Impianto di un secondo gruppo di binari per lo smistamento dei treni nella nuova Stazione di Lambrate Smistamento	L. P.	Ore 14 14 gennaio 1925	412.000	Sezione Lavori Speciali Milano
Rinnovamento di binario e scambi su alcune tratte di linea fra la Stazione di Villafranca (inc.) ed il Bivio Bormida	L. P.	Ore 12 6 gennaio 1925	200.000	Sezione Lavori Alessandria
Rinnovamento di binario e scambi su alcune tratte di linea fra le Stazioni di Troforello (esc) e Villanova (inc.)	L. P.	Ore 12 6 gennaio 1925	330.000	Sezione Lavori Alessandria
Fornitura di N.: 2 motori elettrici di tipo normale in corto circuito della potenza di KP. 2, 5 adatti per corrente alternata trifase 260 Volt - 50 periodi completi di puleggia 1 detto e completo c. s. della potenza di HP. 3, 5	T. P.	23 dicembre 1924	—	Servizio Materiale e Trazione Ufficio 3° - Sez. 9ª Firenze

Elenco delle forniture da appaltarsi dalla Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	60	Fucine portabili con ventilatori a mano	T. P.	30-12-1924	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3° Roma
N.° »	50 416	Commutatori a leva a scatto Interuttori idem	T. P.	3-1-1925	Id. Ufficio 3° Id.
Ml.	9.850	Cinghie di cuoio semplici e doppie	T. P.	13-1-1925	Id. Ufficio 2° Id.
N.°	600	Calamai di vetro comuni a base rotonda	T. P.	8-1-1925	Id. Ufficio 2° Id.
Kg.	30.000	Filo di ferro spinoso zincato	L. P.	13-1-1925	Id. Ufficio 3° Id.
N.°	2880 350 1080	Nastri p. macchine tipo Oliver Idem Remington Idem Olivetti	L. P.	13-1-1925	Id. Ufficio 2° Id.

Il Direttore generale

ODDONE.

SENTENZA

Trasporto di cose - Ritardo - Proroga dei termini di resa - R. D. 25 aprile 1922, n. 741 - Applicabilità ai negozi anteriori alla data di pubblicazione nella "Gazzetta Ufficiale"

Il R. decreto 25-4-1922, n. 741, sulla proroga dei termini di resa, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale *del 21-6 1922, ha effetto retroattivo e quindi deve applicarsi anche alle spedizioni eseguite dal 25 aprile in poi.*

CORTE DI APPELLO DI MILANO. — Sentenza 30 ottobre-24 novembre 1924 (*est.* Morandi, *Pres.*) Ditta Castelli e figli, *appellanti* contro Ferrovie dello Stato.

DIRITTO.

L'appellante sostiene anche in questa sede la inapplicabilità del R. D. 25 aprile 1922, n. 741 richiamandosi agli articoli 1 e 2 delle preleggi per il primo dei quali, le leggi divengono obbligatorie nel decimoquinto giorno dalla loro pubblicazione, e cioè: dall'inserzione nella Raccolta Ufficiale e dallo annunzio di tale inserzione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, salvo che sia disposto altrimenti, mentre pel secondo è sancito che la legge non dispone che per l'avvenire e non ha effetto retroattivo.

Nessuna contestazione vi ha, circa l'epoca in cui è avvenuta la pubblicazione del decreto in esame.

Si discute invece se, pubblicato soltanto nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, 31 giugno 1922, possa ritenersi obbligatorio per il tempo precedente intercedulo dalla data di sua promulgazione. Lo nega la Ditta Castelli, assumendo appunto che non ha potuto entrare in vigore prima del 6 luglio 1922, e che non trovasi in esso disposto per la sua retroattività.

Ma la Corte, come già fece il Tribunale, non crede di accogliere simile tesi. Essa non s'indugerà sui principi fondamentali che regolano questa materia perchè quelli enun-

ciati e svolti dalla difesa Castelli sono sostanzialmente accettati dalla appellata Amministrazione delle Ferrovie.

Pacifico adunque che le leggi normalmente diventino obbligatorie nel decimo quinto giorno dopo quello della loro pubblicazione: pacifico pure che, di regola, la legge non ha effetto retroattivo. Senonchè nella specie la legge (che tale deve ritenersi il Decreto 24 aprile 1922, n. 741 contro cui più non si mantiene dalla Ditta appellante la eccezione di incostituzionalità) contiene in sè medesima quanto è necessario per stabilire, in ordine al tempo, la sua applicabilità — ed infatti, in essa è disposta di nuovo la proroga dei termini di resa in materia di trasporti ferroviari, già prorogati col precedente Decreto 28 ottobre 1921, n. 1524 al 30 aprile 1922.

Trattandosi di proroga è bensì implicito, se non espresso con specifiche parole, è in ogni modo chiarissimo il concetto e la volontà del legislatore, che le Ferrovie dovessero continuare a godere del beneficio di cui alla originaria concessione fatta col R. D. 15 aprile 1915, n. 672, in vista della necessità di guerra che bisognava ammettere esso abbia ritenuto tuttora persistente.

In questa condizione, non è lecito convenire colla attrice che siasi verificato un intervallo *sine dispositione legis,* fra la scadenza del termine prorogato col decreto del 28 ottobre 1921, e la pubblicazione di quello del 24 aprile 1922, ed appare invece evidente che la pubblicazione di quello del 24 aprile 1922, è stata necessaria per determinare formalmente l'obbligatorietà di essa, non per riattivare una situazione ex novo, mentre quella presente e persistente alla sua data era voluta precisamente continuativa e sempre in vigore.

In sostanza la nuova disposizione non fu che confermativa della anteriore.

Così essendo, non vale l'assumere che, a questa maniera, si viola il contratto intercorso fra le parti, in quanto la Ditta Castelli, facendo la spedizione, avrebbe avuto presente la posizione sua, rispetto a termini non più prolungati, ma a quelli normali di tariffa ferroviaria, e che, se avesse pensato al contrario, avrebbe anche potuto astenersi dall'addivenirvi, per non trovarla di sua convenienza.

A prescindere che questa eventualità è molto all'infuori del probabile, resta sempre che la legge ha voluto essa stessa la continuità, non retroagendo nel vero e stretto senso giuridico della parola, bensì confermando.

Bisogna stare alla realtà, e questa è che la proroga non comporta affatto qualsiasi interruzione e che, per ciò otte-

nere, il decreto deve ritenersi applicabile immediatamente, fino dal giorno in cui avrebbe dovuto avvenire la cessazione della proroga medesima.

E se il decreto è applicabile allora i termini di resa sono quelli indicati dalle Ferrovie e la responsabilità di queste viene meno senza più, perchè l'avaria, secondo il verbale di accertamento e di perizia, rimonta a prima della scadenza di quello spettante per la spedizione di cui è caso.

L'appellata sentenza resiste pertanto alle censure mossele, e, col rigetto dell'appello, la Ditta Carlo Castelli va condannata nelle spese (art. 270 C. P. C.).

PER QUESTI MOTIVI:

Respinta ogni contraria istanza eccezione e deduzione

LA CORTE:

Conferma l'appellata sentenza 31 marzo-26 aprile 1924, del Tribunale di Milano, e condanna la appellante Ditta Castelli e Figli a rifondere alla appellata Amministrazione Ferroviaria anche le spese di questo secondo giudizio.

Anno XVII - N. 52

25 Dicembre 1924

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(4187) Roma, 1924-25 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione dello Stato.

Errata-corrige.

Bollettino Ufficiale n. 51 - Parte I - Pag. 587:

Alla 7ª riga, ove è detto « *potrà pure* » leggasi « *dovrà pure* » alla 11ª riga, dove è detto « *dovrà allegare* », leggasi « *potrà allegare* ».

DECRETO MINISTERIALE 2 *ottobre* 1924, *relativo a prestazioni sanitarie agli agenti delle Ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO

Visto il R. decreto 31 dicembre 1923, n. 2918;

Vista la relazione della Direzione Generale (Servizio Personale e Affari generali) n. P. A. G. San 25105-142448 in data 23 settembre 1924;

Sentito il Consiglio d'Amministrazione;

Decreta:

Art. 1.

E' approvato l'annesso elenco delle località dichiarate disagiate o inospiti agli effetti dell'art. 2 del Regio decreto 31 dicembre 1923, n. 2918.

Art. 2.

Gli agenti di qualsiasi grado e stipendio, che dimorano in località dichiarate malariche ai sensi delle Leggi sanitarie o disagiate od inospiti ai sensi del precedente articolo, hanno titolo all'*assistenza medica* da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

Art. 3.

Degli agenti, che dimorino nelle località disagiate od inospiti di cui sopra, hanno titolo anche all'assistenza farmaceutica ed eventualmente a cure speciali (termali, climatiche, elettriche, balneari, chinesiterapiche, ecc.), soltanto quelli con stipendio non superiore a L. 8900, non compreso il supplemento di servizio attivo.

Art. 4.

Gli agenti dei gradi 10 ed inferiori, dimoranti in qualsiasi località, hanno titolo ad un contributo dell'Amministrazione nelle spese di spedalità, pari alla somma eccedente la metà della quota giornaliera dello stipendio, quando la retta sia superiore alla metà stessa.

Art. 5.

Il Direttore Generale delle FF. SS. emanerà le norme eventualmente occorrenti per l'applicazione del presente Decreto.

Art. 6.

Il presente decreto entrerà in vigore il 1° gennaio 1925.

Roma, li 2 ottobre 1924.

Il Ministro
CIANO.

ELENCO delle località dichiarate disagiate od inospiti agli effetti dell'art. 2 del R. Decreto 31 dicembre 1923, n. 2918.

Compartimento di TORINO.

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche dal km.	al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
Torino - Modane	2 + 334	5 + 398		
	9 + 398	9 + 622		
	13 + 622	19 + 736	Rosta	
	40 + 578	41 + 165		
	45 + 165	55 + 097	Meana	
	59 + 097	64 + 809		
	68 + 809	70 + 748		
	74 + 748	81 + 831	Beaulard	
	85 + 831	99 + 710		
Bussoleno - Susa	45 + 165	50 + 642		
Torino - Rho:				
a) **Torino - Borgo Vercelli esclusa, malaria dal ponte sul Sesia km. 79 + 082.**	8 + 114	13 + 763		Da Torino la progressiva si inizia e segue verso Milano sino al ponte fiume Ticino km. 114 + 133.
	17 + 763	20 + 895		
	24 + 895	25 + 251		
	35 + 935	36 + 301		
b) **Novara - Ponte Torrente Terdoppio chilometri 98 + 939 chilometri 102 + 247.**	96 + 320	96 + 939		Dal ponte Ticino a Rho la progressiva è data da Milano verso Torino
	100 + 939	102 + 247		
c) **Ponte Naviglio Grande - Rho** (c).	15 + 543	19 + 908		
	23 + 008	25 + 693		
Chivasso - Aosta:				
a) **Chivasso - Ivrea** . . .	2 + 240	3 + 225		
	7 + 225	8 + 592		
	25 + 583	30 + 464		
b) **Ivrea - Aosta**	2 + 000	4 + 219	Montaldo Dora	
	8 + 219	8 + 478		
	12 + 178	14 + 148	Quincinetto	
	20 + 739	23 + 752	Hône Bard	
	30 + 317	37 + 312	Montjovet	
	43 + 586	51 + 683	Chambave	
	55 + 683	64 + 131	St. Marcel Quart Villefranche	

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche dal km.	al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
Asti - Chivasso (e)	2 + 950	3 + 616		
	7 + 616	9 + 078	Serravalle - d'Asti.	
	17 + 902	22 + 289	Cunico - Coleavagno	
	24 + 289	31 + 202	Cocconato	
	43 + 092	48 + 673	S. Sebastiano Po	
Mortara - Novara (e) . .	62 + 564	63 + 028		
	67 + 028	68 + 303		
Santhià - Arona	26 + 264	29 + 230		
	36 + 393	42 + 897		
	50 + 395	63 + 009	Comignago	
Novara - Varallo	26 + 141	27 + 085		
	33 + 207	34 + 216		
Novara - Domodossola .	16 + 698	18 + 533		
	25 + 869	28 + 407		
	32 + 407	33 + 429		
	44 + 509	50 + 010	Pettenasco	
	57 + 124	57 + 350		
	61 + 350	61 + 576		
	65 + 576	66 + 203		
	84 + 789	87 + 225	Rumianca	
Savona - Bra Carmagnola	2 + 000	3 + 680		
	7 + 680	17 + 925	Sella e Ferrania	
	21 + 925	26 + 695		
	33 + 680	37 + 654		
	41 + 654	43 + 260		
	47 + 260	51 + 187	Castellino Tanaro	
	58 + 015	58 + 072		
	62 + 072	63 + 764		
	67 + 764	68 + 098		
	72 + 098	86 + 172	Monchiero e Narzole	
	90 + 172	93 + 336		
	107 + 974	113 + 690		

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche dal km.	al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
Ceva - Ormea	2 + 000	5 + 317		
	9 + 317	9 + 603		
	13 + 603	14 + 720		
	20 + 418	22 + 311		
	26 + 311	28 + 781		
	32 + 781	33 + 432		
Trofarello - Cuneo . . .	2 + 230	5 + 149		
	9 + 149	13 + 499		
	17 + 499	22 + 579		
	26 + 579	29 + 628		
	33 + 628	36 + 384		
	40 + 384	42 + 826		
	46 + 826	48 + 541		
	52 + 541	55 + 294		
	59 + 249	60 + 482		
	64 + 482	64 + 698		
	68 + 698	72 + 379		
Cuneo - Mondovì	16 + 012	17 + 841	Pogliola	
	21 + 841	24 + 052		
Bastia - Mondovì	2 + 065	6 + 784		
Cuneo - Saluzzo	2 + 000	5 + 085		
	11 + 645	13 + 519		
	17 + 519	22 + 076	Villafaletto	
Savigliano - Saluzzo . . .	5 + 035	5 + 692		
	9 + 692	12 + 269		
Cuneo - Vievola	2 + 000	5 + 123		
	9 + 123	10 + 050		
	18 + 549	20 + 969		
	24 + 969	29 + 800		
	33 + 800	48 + 442	Vievola	
	58 + 484	62 + 998	S. Dalmazzo di Tenda	

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	dal km.	al km.		
Torino - Pinerolo	0 + 000	1 + 036		
	5 + 035	5 + 822		
	9 + 822	11 + 199		
	15 + 199	20 + 460	Airasca	
	24 + 460	24 + 733		
Bricherasio - Barge . . .	4 + 612	5 + 150		
	9 + 150	9 + 538		
Pinerolo - Torre Pellice	2 + 000	2 + 331		
Moretta - Saluzzo	4 + 885	5 + 694		
	9 + 694	11 + 946		
Airasca - Moretta - C. Maggiore	0 + 112	2 + 487		
	12 + 010	14 + 282		
	21 + 266	22 + 243		
Busca - Dronero	2 + 000	4 + 192		
	8 + 192	10 + 531		
Cantalupo - Cavallermaggiore.	47 + 333	47 + 358		
	55 + 555	56 + 763		
	60 + 763	63 + 302	Mussotto	
	67 + 302	74 + 253	S. Vittoria	
	78 + 253	82 + 334		
	86 + 334	87 + 148		
Torino - Genova	2 + 073	6 + 012		
Trofarello - Chieri . . .	15 + 030	15 + 896		
S. Giuseppe - Altare - Savona - Fornaci.	20 + 328	21 + 234		
Nizza - Asti	85 + 799	88 + 861	Agliano CC.	
Nizza - Castagnole - - .	24 + 146	28 + 580	Calamandrana	
	37 + 473	41 + 073	Costigliole d'Asti	

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche dal km.	al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
Acqui - Nizza	68 + 533	72 + 147	Mombaruzzo	
Torino - Asti Alessandria	18 + 730	36 + 928	Pessione Villafranca S.-Damiano	
	68 + 317	68 + 555	Rocchetta T.	
Asti - Casale	22 + 543	29 + 415	Portacomaro	
	37 + 750	39 + 996	Penango	
	48 + 604	52 + 092	Serralunga C.	
S. Giuseppe - Acqui	5 + 217	7 + 668	Rocchetta C.	
	21 + 353	32 + 459	Spigno - Mombaldone - Montechiaro	
	42 + 254	45 + 666	Terzo	
Alessandria - Acqui	16 + 014	18 + 704	Sezzadio	
Milano - Vigevano	29 + 453	33 + 201	Cava Ticino	

Compartimento di MILANO.

LINEE	dal km.	al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
Milano - Rho	7 + 822	11 + 543		
Rho - Gallarate - Arona	0 + 810	0 + 933		
	4 + 933	5 + 825		
	9 + 825	11 + 251	Canegrate	
	15 + 251	16 + 367		
	20 + 368	23 + 541		
	27 + 541	30 + 919		
	34 + 919	40 + 428	Vergiate	
	44 + 428	48 + 963	Dormelletto	
Arona - Domodossola	2 + 000	2 + 854		
	6 + 854	6 + 921		
	13 + 159	15 + 339		
	23 + 144	38 + 016	Pallanza - Mergozzo - Candoglia - Cuzzago	
	44 + 611	53 + 547	Beura	

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	dal km.	al km.		
Domodossola - Iselle . .	2 + 000	10 + 548	Preglia	
	14 + 548	19 + 066	Iselle	
Vignale - Arena	73 + 266	79 + 610	Porto Tel. di Cameri Bellinzago	
	83 + 616	87 + 687	Marano Tic.	
	94 + 540	98 + 769		
Oleggio - Pino - Confine	2 + 000	3 + 914		
	17 + 139	19 + 303		
	23 + 303	23 + 835		
	27 + 835	30 + 140		
	38 + 150	41 + 876		
	45 + 876	48 + 715		
	52 + 715	54 + 696		
	58 + 696	61 + 694		
Gallarate - Laveno . . .	2 + 000	3 + 161		
	7 + 161	13 + 965	Crugnola Cimbro	
	17 + 965	21 + 596	Travedona - Biandronno	
	25 + 596	28 + 584	S. Giano	
Gallarate - Varese . . .	2 + 000	2 + 637		
	9 + 518	12 + 030	Castronno	
	16 + 030	11 + 457		
Varese - Porto Ceresio .	11 + 758	12 + 240		
Voghera - Pavia.	1 + 760	5 + 373		
	9 + 373	10 + 584		
	14 + 584	16 + 156		
Alessandria - Piacenza. .	4 + 085	5 + 569		
	9 + 569	11 + 776		
	15 + 776	19 + 915		
	23 + 915	28 + 663		
	32 + 663	36 + 117		
	40 + 117	45 + 604		

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	*Annotazioni*
	dai km.	al km.		
	49 + 604	50 + 366		
	54 + 366	57 + 495		
	65 + 209	65 + 987		
	69 + 987	72 + 634		
	76 + 634	76 + 998		
	80 + 998	81 + 603		
	85 + 603	86 + 121		
	90 + 121	94 + 505		
Novi - Tortona	6 + 269	16 + 337	Rivalta S.	
Bressana - Broni	10 + 415	10 + 952		
Milano - verona	5 + 686	6 + 175		
Milano - Chiasso	8 + 834	10 + 751		
	24 + 416	26 + 724		
	40 + 162	40 + 513		
	44 + 513	45 + 441		
	49 + 441	51 + 341		
Lecco - Albate C. . . .	27 + 964	28 + 508		
Monza - Calolzio	2 + 000	4 + 558		
	8 + 558	9 + 803		
	26 + 522	28 + 404		
Piacenza - Rogoredo . .	184 + 685	188 + 407		
	204 + 521	206 + 668		
Milano - Brescia	46 + 490	56 + 220	Calcio	
	60 + 220	62 + 270		
	66 + 270	68 + 100		
	72 + 100	79 + 300		
Treviglio - Bergamo - Rovato.	2 + 000	9 + 175		
	13 + 175	19 + 682		
	41 + 114	41 + 472		

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	dal km.	al km.		
Palazzolo - Paratico . .	2 + 000	4 + 350		
Bergamo - Lecco	2 + 000	5 + 742		
	19 + 961	24 + 046		
Ponte S. Pietro - Seregno	6 + 057	7 + 183		
	13 + 815	15 + 920		
	19 + 920	21 + 372		
	28 + 739	29 + 867		
Lecco - Colico	2 + 000	5 + 168		
	17 + 121	19 + 589	Fiumelatte	
	26 + 847	27 + 491		
	34 + 277	35 + 664		
Colico - Sondrio	20 + 045	20 + 974		
	24 + 974	25 + 544		
	25 + 820	27 + 103		
	32 + 012	38 + 496	Castione - Andevenno	
Colico - Chiavenna . . .	18 + 275	24 + 315	S. Cassiano	
Codogno - Cremona . . .	24 + 331	25 + 028		
Cremona - Mantova . . .	29 + 555	32 + 183		
	37 + 488	38 + 410		
	43 + 288	46 + 382		
	50 + 693	53 + 040		
	57 + 301	61 + 781		
	66 + 271	67 + 179		
	71 + 216	76 + 357		
	80 + 997	81 + 549		
Cremona - Borgo S. Don.	3 + 583	3 + 683		
	16 + 825	18 + 940		
	23 + 394	25 + 784		
	30 + 345	31 + 611		

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche dal km.	Tratti di linea o progressive chilometriche al km.	Fermate stazioni od altri impianti	*Annotazioni*
Cremona - Treviglio . .	2 + 120	8 + 050		
	13 + 664	14 + 487		
	19 + 124	19 + 682		
	20 + 849	22 + 892		
	28 + 183	29 + 125		
	37 + 382	40 + 887		
	62 + 041	62 + 246		
Olmeneta - Brescia . . .	2 + 444	3 + 507		
	7 + 599	9 + 605		
	19 + 780	23 + 625		
	28 + 426	31 + 234		
	36 + 705	37 + 27[illegible]		
Parma - S. Zeno F. . . .	2 + 015	7 + 984		
	26 + 074	31 + 175		
	36 + 171	37 + 709		
	45 + 076	48 + 358		
	71 + 945	72 + 684		
	77 + 478	78 + 513		

Compartimento di VENEZIA.

LINEE	dal km.	al km.	Fermate stazioni od altri impianti	Annotazioni
	7 + 510	9 + 650		
	13 + 650	20 + 830	Pescantina	
	24 + 8[illegible]0	27 + 551		
	34 + 790	38 + 361		
	42 + 361	43 + 484		
	47 + 484	48 + 359		
	52 + 350	52 + 684		
	56 + 684	58 + 840		
Verona P. N. - Brennero	66 + 828	69 + 219	Mori	
	80 + 915	85 + 220		
	89 + 220	92 + 791		

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	dal km.	al km.		
	96 + 791	104 + 730	Lavis	
	108 + 720	109 + 626		
	113 + 626	116 + 994		
	120 + 994	122 + 426		
	130 + 10	137 + 30	Ora	
	141 + 30	148 + 24	Laives	Tutte le stazioni e le fermate da Bolzano (esclusa) a Brennero (inclusa).
Bolzano - Merano - Malles	—	—		Tutte le stazioni da Merano (escl.) a Malles (incl.).
Fortezza - Confine Italo-austriaco.	—	—		Tutte le stazioni e le fermate da Fortezza (incl.). al Confine.
Brunico - campo Tures.	—	—		Tutte le stazioni e le fermate da Brunico (incl.) a Campo Tures (incl.).
Chiusa - Plan	—	—		Tutte le stazioni da Chiusa (incl.) a Plan (incl.).
Ora - Predazzo	—	—		Tutte le stazioni da Ora F. V. (incl.) a Predazzo (incl.).
	151 + 293	153 + 207		
	165 + 542	168 + 014		
	172 + 014	173 + 748		
Verona P. N. - Venezia.	177 + 748	179 + 394	Lonigo	
	183 + 394	187 + 914		
	191 + 914	195 + 580		
	197 + 580	204 + 041		
	215 + 004	216 + 394		
	220 + 394	225 + 830		
	229 + 830	231 + 330		
	235 + 330	241 + 400		

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche dal km.	al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	*Annotazioni*
Mestre - Treviso - Udine.	4 + 502	7 + 273		
	11 + 273	11 + 924		
	15 + 924	18 + 907		
	22 + 907	25 + 212		
	29 + 212	32 + 733		
	36 + 733	38 + 039		
	42 + 039	45 + 861		
	49 + 861	53 + 484		
	57 + 484	62 + 761		
	66 + 961	75 + 789		
	79 + 789	90 + 915		
	94 + 915	101 + 676		
	105 + 676	113 + 202		
	117 + 202	124 + 567		
Montebelluno - Susegana	2	4 + 387		
	8 + 387	12 + 278		
	16 + 278	17 + 040	Susegana	
Mestre - Bassano - Primolano.	2 + 316	9 + 316		
	16 + 837	21 + 312		
	25 + 312	30 + 134		
	34 + 134	35 + 376		
	39 + 376	43 + 401		
	47 + 401	49 + 283		
	75 + 747	78 + 002	Primolano	
Treviso - Belluno	3 + 640	4 + 253		
	12 + 090	13 + 031		
	22 + 063	25 + 331		
	37 + 404	85 + 235		escluso Belluno
Belluno - Calalzo - Pieve Cadore.	Intera linea			Tutte le stazioni e fermate, escl. Belluno

LINEE	Tratti di linea e progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	dal km.	al km.		
Treviso - Motta Livenza Portogruaro.	2	8 + 980		
	12 + 980	16 + 625		
	27 + 451	32 + 710		
	36 + 710	41 + 282		
	45 + 282	57 + 233		
Padova - Bassano	—	—	Vigodarzere	
Motta livenza - S. Vito al Tagliamento.	2	5 + 235		
	9 + 235	13 + 228		
	21 + 729	24 + 795		
Vicenza - Schio	2	5 + 773		
	9 + 773	10 + 684		
	17 + 646	19 + 686		
	27 + 850	29 + 130		
Vicenza - Treviso	2	5 + 492		
	9 + 492	11 + 194		
	25 + 666	27 + 432		
	31 + 432	33 + 531		
	37 + 531	39 + 808		
	43 + 808	46 + 734		
	55 + 388	56 + 419		
Bassano - Padova . . .	2	5 + 983		
	9 + 983	12 + 617		
	16 + 617	19 + 336		
	23 + 336	27 + 039		
	34 + 165	34 + 450		
	38 + 450	40 + 341		
	44 + 341	45 + 226		
Camposampiero - Montebelluna.	2	9 + 951		
	11 + 951	16 + 602		
	20 + 602	26 + 177		

LINEE	Tratti di linea e progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	dal km.	al km.		
Portogruaro-Casarsa . .	65 + 134	65 + 905		
	69 + 905	73 + 225		
	77 + 225	78 + 349		

Compartimento di TRIESTE.

LINEE	dal km.	al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
Udine - Confine Austriaco	2 + 590	7 + 828		Stazione per la Carnia
	24 + 587	26 + 244		
	30 + 340	33 + 630		
	36 + 800	44 — 720		
	47 + 550	54 + 531	Resiutta	
	57 + 900	60 + 038		
	62 + 917	67 + 085		
	426 + 911	409 + 389	S. Leopoldo - Bagni di Lusnizza - Malborghetto - Ugovizza - Valbruna Camporosso	
	405 + 300	399 + 800		
Tarvisio - Radice	0 + 800	9 + 692	Fusine in val Romana - Fusine Laghi	
Trieste - Udine	0 + 439	6 + 100	Duino - Timavo	
	(progressiva della linea: Aurisina-Cormons)			
	13 + 473	15	Monfalcone	
	(id. come sopra)			
	C. C. 47			
	(id. come sopra)			
	32	34		
	(id. come sopra)			
	43	45 + 500		
	(id. come sopra)			
	C. C. n. 74			
	(id. come sopra)			
	144 + 074	145 + 550		
	della linea: Mestre-Cormons			

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche dal km.	al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	CC. 137 + 275 (della linea: Mestre-Cormons)			
	133 + 287	129 + 460		
	(id. come sopra)			
Udine - Palmanova - San Giorgio di Nogaro.	2 + 376	7 + 167		
	CC. 12 + 451			
	21 + 914	29 + 500	S. Giorgio di Nogaro	
Palmanova - Cervignano	2 + 141	10 + 490	Strassoldo - Cervignano del Friuli	
Trieste - Piedicolle . .	188 + 700	161 + 700	Monrupino - Duttogliano - Scoppo - S. Daniele del Carso - Castel Rifembergo	
	159 + 400	153 + 900	Valvociana	
	146 + 800	132 + 200	Plava	
	127 + 800	92 + 468	Auzza - S. Lucia Tolmino - Piedimelze - Gracova - Oblocca Insina - Piedicolle	
Prevacina - Aidussina . .	15 + 700	24 + 300	Battuglia - Camigna - Dobraule di S. Croce	
Casarsa - Gemona . .	83	84 + 290		
	93 + 682	96 + 235		
	101 + 273	108 + 804	Valeriano	
	111 + 108	122 + 784	Forgaria - Cornino - Majano	
	127 + 552	129 + 123		
Trieste - Postumia . . .	540 + 000	497 + 800	Divaccia - Lesece - Auremiano - S. Pietro del Carso - Prestragne Mattegna	
S. Pietro del Carso-Fiume	0 + 000	14 + 500		
	19 + 500	46		
Divaccia - Erpelle C. . .	11 + 900	0 + 000	Erpelle - Roditti	
	(della linea: Divaccia-Pola)			
Trieste - Pola	13 + 620	0 + 000	S. Giuseppe della Chiusa - S. Antonio Mocco - S. Elia	
	(della linea: Erpelle-Cosina-Trieste C. M.			

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	*Annotazioni*
	dal km.	al km.		
	11 + 798	38 + 163	Bresenza del Taiano - Piedimonte - Sasseto - Acquaviva Valmorasa - Pinguente - Rozzo Castel Lupogliano - Colmo	
	(della linea: Divaccia-Pola)			
	63 + 801	68 + 100		
	73 + 500	91 + 100	Checchi - S. Pietro in Selve - Gimino	
	91 + 430	100 + 100	Smogliani Carmedo - S. Vincenti	
Trieste - Parenzo	72 + 800	89 + 600	Portole - Bagni S Stefano	

Compartimento di GENOVA.

LINEE	Dalla C. C. al km.	Alla C. C. al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	*Annotazioni*
	C. C. 43 + 119		Cavi	
	» » 51 + 533			
	» » 55 + 194			
Genova - Spezia	57 + 930	62 + 762	Deiva - Framura - F. A. Framura	
	78 + 384	79 + 132	Corniglia	
	C. C. 83 + 504			
Succursale dei Giovi . . .	» » 10 + 327			
Alessandria - Genova . .	94 + 439	96 + 464		
	103 + 689	107 + 691	F. A. Novi S. B. Novi Preced.	
	C. C. 515 + 990			
	128 + 103	130 + 372	Pietra Bissara	
	C. C. 139 + 650			
	» » 150 + 257			

LINEE	Dalla C. C. al km.	Alla C. C. al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	*Annotazioni*
Novi - Milano	6 + 666	7 + 902		
Airole - Ventimiglia . . .	10 + 241	2 + 919	Airole - Bevera	
	C. C. 139 + 648			
	134 + 969	134 + 290		
	129 + 242	126 + 992		
	110 + 757	116 + 832		
	115 + 003	111 + 719	S. Lorenzo	
Ventimiglia - Genova . .	C. C. 96 + 328			
	» » 83 + 589			
	» » 78 + 049			
	66 + 319	65 + 738	Borgio V.	
	57 + 703	57 + 008		
	48 + 024	48 + 010	Bergeggi.	
	C. C. 42 + 882			
	» » 38 + 276			
	25 + 914	24 + 269		
	C. C. 20 + 144			
	15 + 624	13 + 525	Vesima.	
Alessandria - Ovada . .	5 + 578	16 + 378	Castelspina - Castelferro.	
	22 + 476	25 + 285	Riosecco.	

LINEE	Dalla C. C. al km.	Alla C. C. al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
Acqui - Sampierdarena .	C. C. 10 + 522			
	16 + 902	10 + 523	Granara - Acquasanta.	
	27 + 374	16 + 902	Mele.	
	C. C. 31 + 749			
	36 + 975	41 + 082		
	53 + 263	46 + 773	Prasco - Cremol.	
Ronco - Arquata . . . . (direttissima)	6 + 228	7 + 838	F. A. Arquata.	
	C. C. 18 + 176			
	13 + 688	12 + 906		
	8 + 128	4 + 725	Carbonara Ser.	

Compartimento di BOLOGNA.

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	dal km.	al km.		
Bologna - Piacenza . . .	C. C. 14 + 791			
	27 + 031	34 + 308		
	40 + 964	45 + 065		
	51 + 724	58 + 807	Villa Masone.	
	63 + 993	75 + 783	Villa Cade.	

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	dal km.	al km.		
	81 + 792	87 + 187	S. Prospero P.	
	92 + 858	109 + 356	Castelguelfo - Ponte Taro - Alseno	
	115 + 151	123 + 004		
	128 + 262	120 + 127		
	134 + 909	135 + 665		
	140 + 403	144 + 351		
Bologna - Rimini	8 + 299	20 + 182	Mirandola - Varignana	
	25 + 317	30 + 027		
	37 + 075	38 + 909		
	45 + 556	46 + 261		
	51 + 941	60 + 870		
	66 + 441	68 + 869		
	74 + 837	79 + 850		
	86 + 104	86 + 847		
	92 + 437	93 + 367		
	103 + 280	106 + 732		
Pistoia (e) - Bologna . .	35 + 949	41 + 832	Vaioni	
	47 + 091	55 596	Corbezzi	
	61 + 218	63 668		
	67 + 402	68 + 610		
	75 + 850	82 + 929		
	87 + 618	90 + 183		
	94 + 435	103 + 722	Pioppe	
	107 + 128	110 + 235		
	118 + 199	119 + 407		
	C. C. 2 + 288			
Modena - Verona	6 + 207	12 + 538	Soliera	
	17 + 990	24 + 765		
	49 + 888	51 + 351	Romanone	
	86 + 281	88 + 373		
	92 + 249	94 + 157		
Bologna - Verona	7 + 201	18 + 516	Tavernelle E. - Calderara R. S. Giacomo M. - Poggio	
	31 + 611	35 + 150	Bolognina	
	C. C. 39 + 411			

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche dal km.	al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	45 + 167	56 + 272	S. Biagio - Mortizzuolo - Mirandola - Quarantoli - Tramuschio	
	62 + 193	66 + 100	Revere Scalo	
	96 + 906	99 + 663		
	104 + 614	110 + 461	Cà di David	
Bologna - Padova	2 + 546	4 + 752		
	12 + 046	15 + 172		
	19 + 904	21 + 769		
	C. C. 26 + 337			
	» » 31 + 852			
	37 + 003	43 + 967		
	73 + 269	75 + 450		
	88 + 640	92 + 000		
	96 + 912	97 + 405		
	111 + 968	117 + 793	Abano	
Dossobuono - Rovigo . .	12 + 340	13 + 109		
	49 + 176	50 + 963		
	61 + 755	62 + 467		
	C. C. 77 + 520			
	» » 90 + 981			
	95 + 219	98 + 821		
Legnago - Monselice . .	136 + 646	137 + 250		
	C. C. 145 + 463			
	» » 151 + 055			
	156 + 040	157 + 465		
	C. C. 161 + 812			
	166 + 098	169 + 534		
Ferrara - Rimini	C. C. 7 + 270			
	43 + 325	48 + 194	Voltana	
	104 + 195	106 + 264		
	111 + 840	115 + 369		
Lugo - Lavezzola	C. C. 2 + 605			

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	dal km.	al km.		
Faenza - Russi	3 + 516	8 + 012		
	11 + 852	12 + 992		
C. Bolognese - Ravenna.	2 + 418	3 + 510		
	8 + 521	11 + 353		
	C. C. 21 + 407			
	30 + 818	34 + 929		

Compartimento di FIRENZE.

LINEE	dal km.	al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
Firenze - Empoli Siena Chiusi	265 + 320	256 + 001		
	251 + 977	245 + 121		
	241 + 086	217 + 018	Castelnuovo Berardenga - Asciano	
	204 + 483	200 + 402	Luciguano	
	194 + 767	192 + 243		
	188 + 340	184 + 886		
	180 + 906	175 + 928		
	171 + 761	166 + 835		
Firenze - Faenza	40 + 054	41 + 487		
	46 + 932	54 + 950	Fornello	
	57 + 653	64 + 604	Fantino	
Lucca - Viareggio . . .	16 + 179	20 + 064		
Pisa - Livorno	81 + 916	94 + 987	Tombolo	
Pisa - Collesalvetti - Vada Grosseto .	326 + 889	322 + 583		
	309 + 115	294 + 420	Orciano - S. Luce	

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	*Annotazioni*
	dal km.	ai km.		
Cecina - Volterra	311 + 468	316 + 538		
Pisa - Spezia	126 + 541	120 + 122		
	110 + 221	109 + 210		
Asciano - Montepescali .	252 + 997	260 + 625		
	264 + 683	268 + 962	Trequanda	
	272 + 948	283 + 647		
Spezia - Parma	26 + 034	57 + 678	Citerna Taro - **Lesignano** - Solignano - **Valmozzola** - Berceto - Roccamurata - **Ostia**	
	68 + 970	75 + 750	Grondola	

Compartimento di ROMA.

LINEE	dal km.	ai km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
Roma - Chiusi	7 + 802	8 + 672		
	31 + 039	36 + 225		
	38 + 400	39 + 703		
	65 + 679	68 + 519		
	134 + 036	162 + 707	Allerona - Ficulle - Città della Pieve	
Orte - Terni	107 + 393	109 + 727		
Attigliano - Viterbo . . .	2 + 978	3 + 402		
	5 + 641	12 + 418		
	19 + 320	20 + 747		
	35 + 080	37 + 889		
Roma - Sulmona	68 + 656	71 + 936	Oricola	
	77 + 136	88 + 268	Colli di Monte Bove - S. Marie - Villa S. Sebastiano	
	91 + 155	103 + 899	Scurcola Mars. - Cappelle Magliano	
	100 + 323	105 + 646	Paterno	
	125 + 387	137 + 803	Cerchio - Pescina - Carrito	
	149 + 877	152 + 853		
	157 + 850	163 + 991	Anversa - Scanno	
	167 + 732	169 + 892		

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche dal km.	al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
Sulmona - Isernia	2 + 808	9 + 912		
	15 + 922	23 + 175		
	28 + 184	28 + 217		
	33 + 854	46 + 792	Palena	
	55 + 817	66 + 217	S. Ilario San.	
	71 + 327	74 + 110	Montenero	
	79 + 093	86 + 218		
	84 + 404	97 + 350	Vastogirardi	
	101 + 604	103 + 536		
	106 + 501	115 + 713	Sessano - Civitanova	
	120 + 788	122 + 368		
	124 + 538	125 + 559	Pesche	
Roma - Napoli	36 + 807	38 + 200	Isoletta - Roccasecca - Aquino	
	1112 + 053	129 + 035		
Roccasecca - Avezzano .	0 + 820	8 + 111		
	12 + 164	17 + 155	Fontana Liri	
	31 + 774	39 + 478		
	49 + 415	51 + 800		
	55 + 782	57 + 640		
	61 + 594	68 + 629	Canistro	
	73 + 448	77 + 260		
Ciampino - Segni	36 + 560	37 + 303		
Roma - Viterbo	63 + 522	64 + 152	Barbarano - Vetralla - Tre Croci - S. Martino	
Capranica - Ronciglione	0 + 657	5 + 560		
Roma - Albano - Nettuno	14 + 198	17 + 105		
	19 + 651	20 + 373		
	24 + 599	25 + 087		
Roma - Carano - Formia	113 + 661	121 + 716	Cava della Vivola	

Compartimento di ANCONA.

LINEE	dalla CC. al km. compresa	alla CC. al km. compresa	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
Rimini - Ancona	132 + 943	139 + 834	Gradara e Cattolico E.	
Castellammare Adriatico Foggia	362 + 226	370 + 522	Tollo Canosa San.	
	374 + 285	374 + 804		
	375 + 686	376 + 862		
	380 + 018	387 + 206		
	392 + 958	395 + 690		
	421 + 662	421 + 478		
Pescara - Terni	1 + 739	4 + 485		
	5 + 879	6 + 829		
	30 + 583	31 + 301	San Valentino	
	39 + 702	46 + 161		
	57 + 694	60 + 331	Pentima	
	79 + 882	89 + 008	Molina	
	92 + 501	164 + 854	Beffi - Fontecchio - Fagnano - S. Demetrio - Paganica - Aquila - Sassa T. - Vigliano - Sella di C. - Rocca di C. - Rocca di Fondi	
	168 + 810	188 + 932	Castel S. Angelo - Cittaducale	
	191 + 163	207 + 499	Contigliano - Greccio	
	207 + 817	208 + 480		
	208 + 973	210 + 100		
	210 + 747	229 + 688	Piediluco - Marmore - Stroncone	
Terni Ancona	112 + 970	137 + 636	Giuncano	
	142 + 709	144 + 724		
	148 + 724	155 + 086	Campello	
	159 + 086	163 + 971		
	172 + 145	177 + 245		
	181 + 245	199 + 893	Nocera	
	203 + 893	205 + 728		
	209 + 674	221 + 902		

LINEE	dalla CC. al km. compresa	alla CC. al km. compresa	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	227 + 298	237 + 457	Albacina	
	241 + 956	244 + 036		
	248 + 626	263 + 769	Castelplanio	
	270 + 617	275 + 373		
Foligno - Terontola . . .	6 + 904	13 + 639		
	21 + 025	26 + 260		
	30 + 260	37 + 580		
	41 + 580	58 + 883	Ellera	
	62 + 883	68 + 207		
Fabriano - Urbino . . .	6 + 017	14 + 597	S. Donato Cocore	
	18 + 774	26 + 016	Monterosso M.	
	34 + 283	35 + 017		
	38 + 519	43 + 978		
	60 + 962	71 + 554	Pole P. - Urbania	
Porto Civitanova - Albacina.	3 + 568	24 + 975	Montecorsaro - Morrovalle - Pausola	
	31 + 754	42 + 740	Urbisaglia - Pollenza	
	47 + 631	52 + 961		
	58 + 730	64 + 062		
	85 + 217	86 + 528		
Porto D'Ascoli - Ascoli Piceno.	9 + 576	13 + 803	Monsampolo del T. - Spinetoli C. - Offida	
	14 + 711	30 + 582	C. L. - Maltignano - Marino del Tronto.	

Compartimento di NAPOLI.

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	dal km.	al km.		
Cassino - Napoli	144 + 063	152 + 988	Rocca d'Evandro	
	156 + 988	162 + 300		
	170 + 611	183 + 359	Teano	
	194 + 274	195 + 622	Pignataro	
	206 + 560	207 + 403		
	217 + 677	219 + 440		
	223 + 440	232 + 704	Cancello	

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed atri impianti	*Annotazioni*
	dal km.	al km.		
Sparanise - Gaeta	2 + 000	3 + 210		
	6 + 382	11 + 908	Carinola	
	15 + 908	19 + 940	Sessa Aurunca	
	33 + 930	48 + 225	Minturno	
	52 + 225	57 + 167		
Campobasso - Termoli .	2 + 000	3 + 119		
	29 + 686	34 + 660		
	44 + 056	47 + 668		
	51 + 218	57 + 066	Bonefro S. Croce	
	58 + 683	64 + 874	Ripabottoni - Matrice	
	68 + 878	85 + 206	Ripalimosani	
Bivio Bosco Redole - Carpinone.	28 + 401	28 + 585		
Campobasso - Benevento	27 + 945	28 + 253		
	28 + 534	30 + 845		
	34 + 845	40 + 375	Pontelandolfo	
	45 + 810	56 + 076	S. Croce del Sannio	
	62 + 847	65 + 744		
	73 + 841	82 + 311	Baranello	
Cancello - Torre C. . .	0 + 000	6 + 493		
	10 + 493	15 + 202		
	24 + 411	25 + 199		
Cancello - Avellino - . .	0 + 000	10 + 256		
	14 + 256	16 + 784		
	20 + 984	22 + 997		
	45 + 652	64 + 118	Lunara	
	50 + 118	54 + 962		
	67 + 533	71 + 706		
Avellino - Benevento . .	2 + 000	5 + 802		

	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	*Annotazioni*
	dal km.	al km.		
Avellino - Rocchetta S. A.	2 + 000	5 + 349		
	9 + 349	9 + 945		
	10 + 921	16 + 583		
	40 + 991	43 + 353		
	44 + 747	61 749	Nusco	
Torre A. C. - Potenza .	113 + 072	116 + 090		
	119 + 292	121 + 825		
	125 + 4[illegible]	126 + 563		
	148 + 981	178 + 29[illegible]	Tito	
Sicignano - Lagonegro .	4 + 800	21 + 259	Galdo - Petina - Auletta	
	36 + 153	45 + 096		
	47 + 298	55 255	Sala Consilina	
	60 + 373	62 + 661	Padula	
	66 + 661	76 + 247	Battaglia	

Compartimento di BARI.

	dal km.	al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
Cerignola Cam. - Bari .	605 + 901 com.	606 + 513 com.		Trani non dis
	608 + 513	612 + 534		Bisceglie id.
	616 + 909	621 + 875		Molfetta id
	625 + 875	628 189		Giovinazzo id.
	632 + 189	635 + 073	Palese	S. Spirito id.
	639 + 073	640 + 122		
Bari - Otranto	646 + 733 esc.	659 + 372		
	678 + 084 com.	679 + 574		Polignano id.
	683 + 374	685 + 340		
	818 + 773	823 + 179	Corigliano	
	828 + 420	833 + 152	Bagnolo	
Zollino - Gallipoli	7 + 380	15 + 750		

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	*Annotazioni*
	dal km.	al km.		
Rocchetta - Gioia del Colle.	52 + 759 com.	59 + 768 com.	Spinazzola	
	92 + 934 »	97 + 607 esc.		Altamura id.
	102 + 360 »	106 + 360 com.		
	113 + 379 »	137 + 292 »	Casale - Santeramo	
Barletta - Spinazzola . .	37 + 095 »	41 + 344 »		
	62 + 199 »	65 + 682 »		
Bari - Taranto	2 + 078 »	3 + 500 »		Modugno id.
	5 + 313 »	8 + 323 »		Bitetto non dis.
	16 + 032 »	19 + 308 esc.		Grumo Ap. id.
	23 + 308 »	38 + 509 com.		Acquaviva id
	42 + 309 »	51 + 052 »		Gioia del Colle id.
Foggia - Potenza	67 + 457 »	68 + 261 »		
	69 + 747 »	70 + 113 »		Barile id.
	96 + 424 »	103 + 551 »	Pietragalla	
	109 + 711 »	112 + 520 »		Potenza Sup. id.
	116 + 520 »	116 + 689 esc.		
Tarante - Brindisi . . .	19 + 175 »	23 + 867 com.		
Taranto - Bari	82 + 704 »	85 + 000 »		
	86 + 000 »	92 + 556 »		

Compartimento di REGGIO CALABRIA.

Tutte.				Tutte eccetto stazioni di Reggio, abitato di Reggio e abitato di Catanzaro.

Compartimento di PALERMO.

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche dal km.	al km.	Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
Messina (e) - Bicocca (e)	259 + 673	256 + 746		
Bicocca (e) - Valsavoia (i) Siracusa (i)	304 + 375	311 + 250		S. Panagia escl. Siracusa città
Valsavoia (e) - Caltagirone.	264 + 140	274 + 295	Fildidonna	
	278 + 182	281 + 557		
	282 + 682	285 + 161		
	286 + 287	288 + 629		
	292 + 689	298 + 459		
Palermo (e) - Roccapalumba (i)	22 + 044	24 + 949		
	33 + 295	34 + 405		
	105 + 822	112 + 300		
	146 + 370	160 + 204	C. Giovanni	
Fiumetorto - Messina P. (i)	68 + 516	70 + 571		
	71 + 515	74 + 901		
	75 + 103	81 + 560	C. Buono	
	154 + 584	156 + 732		
	209 + 561	219 + 370	Rometta - Saponara - Gesso	
Roccapalumba (e) - Caldare (i) - P. Empedocle Porto (i)	122 + 935	124 + 499		esclusa Girgenti città
	126 + 496	136 + 055		
Caldare (e) - Licata P. (i)	128 + 493	133 + 507	Comitini Z.	
	135 + 142	136 + 215		
	137 + 075	151 + 725	C. Filippo	
	156 + 054	169 + 326	Delia	
S. Caterina (e) - Canicatti (e)	152 + 158	151 + 725	B. Canicatti	
	127 + 796	130 + 106		

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	dal km.	al km.		
Licata (e) - Siracusa (e)	260 + 679	264 + 000		
	267 + 257	272 + 575		
	273 + 978	305 + 700	D. Fugata	
	336 + 082	340 + 790		
	345 + 630	351 + 113	Sampieri	
	357 + 717	359 + 002	Pozzallo	
	359 + 767	363 + 512		
	351 + 289	345 + 2[illegible]9		
	340 + 915	339 + 918		
	355 + 918	332 + 128		
	326 + 364	321 + 871		
Palermo - Trapani . . .	17 + 584	32 + 864	Carini	
	33 + 302	39 + 407		
	107 + 143	112 + 382		
	117 + 009	120 + 216		
Palermo - S. Carlo . . .	9 + 629	11 + 000		
	31 + 000	31 + 468		
	35 + 468	49 + 000	Godrano e Fienzza	
	86 + 000	92 + 000		
Castelvetrano - Salaparuta	20 + 010	24 + 145		
	25 + 711	26 + 674		
Castelvetrano - Porto Empedocle	2 + 000	3 + 721		
	50 + 725	49 + 227		
Ribera - Alessandria . .	52 + 500	48 + 214		
Lercara - Palazzo	8 + 500	19 + 850	S. Luca - Deppupo - Castronuova	
	0 + 198	8 + 158	Prizzi	
Filaga - Bivona	21 + 541	S. Stef. (e)	Contuberna	
	S. Stef. (e)	Bivona (e)		

LINEE	Tratti di linea o progressive chilometriche		Fermate stazioni ed altri impianti	Annotazioni
	dal km.	al km.		
Girgenti - Margonia . .	Girgenti (e)	3 + 500		
	9 + 500	12 + 000		
	18 + 000	Margonia (e)		
Canicattì - Naro S. Oliva .	4 + 500	Margonia (i)	Margonia	
	6 + 520	18 + 200	Pal a Montec.	
Leonforte - Piazza Armerina	16 + 355	24 + 280	Floristella e Grottacalda	
	27 + 524	2 caselli prima di Piazza Armerina	Ronza e Bellia	

Delegazione di CAGLIARI.

Tutte			Tutte	

DECRETO MINISTERIALE 20 *novembre* 1924, *contenente disposizioni circa i termini di resa per i trasporti a grande ed a piccola velocità* (1).

IL MINISTRO PER LE COMUNICAZIONI
DI CONCERTO COL
MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il R. decreto 10 settembre 1923, n. 2641;
Visto il R. decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868;
Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

Art. 1.

Per i trasporti a carro l'aumento dei termini di resa di cui al R. decreto-legge 2 dicembre 1923, n. 2735, è ridotto ad un giorno per ogni 250 chilometri indivisibili per i trasporti a grande velocità e per ogni 125 chilometri indivisibili per i trasporti a piccola velocità.

Per i trasporti in piccole partite resta fermo l'aumento stabilito dal detto Regio decreto-legge.

Nessun aumento si applica ai trasporti di carne congelata.

Art. 2.

Il presente decreto avrà vigore dal 1° gennaio al 31 dicembre 1925 e sarà trasmesso alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 20 novembre 1924.

Il Ministro per le comunicazioni
CIANO.

Il Ministro per le finanze
DE' STEFANI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 17 dicembre 1924, n. 293.

DECRETO MINISTERIALE *del 22 novembre 1924 concernente la vigilanza sull'assunzione degli impegni di spesa a carico del bilancio delle Ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER LE COMUNICAZIONI

E

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER LE FINANZE.

Visti gli articoli 27 e 29 del R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440, che reca nuove disposizioni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità dello Stato;

Visto il R. decreto 16 dicembre 1923, n. 2765, contenente le disposizioni per la vigilanza sugli impegni di spesa, assunti dalle Amministrazioni dello Stato;

Decretano:

Art. 1.

La vigilanza sulla assunzione degli impegni di spese a carico del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria è esercitata da una Commissione presieduta dal Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, o da un suo delegato, e composta dei Vice Direttori Generali e dei Capi Servizio dell'Amministrazione medesima o loro delegati.

Art. 2.

La Commissione di cui all'articolo precedente è convocata ogni bimestre, per esaminare la situazione delle spese già assunte a carico di ciascun capitolo del bilancio e di quelle che si presume di assumere nel restante periodo dell'esercizio, tanto *in conto esercizio,* quanto *in conto patrimoniale.*

Per ogni adunanza è in facoltà del Presidente di designare i Servizi ed Unità che dovranno esservi rappresentati.

Art. 3.

Le situazioni bimestrali da esaminarsi dalla Commissione di vigilanza sono compilate dal Capo del Servizio Ragioneria

dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato entro il secondo mese successivo al bimestre cui si riferiscono le situazioni medesime, in base ai dati forniti alla Ragioneria dai Capi dei singoli Servizi ed Unità.

Esse devono dimostrare l'importo delle spese consunte fino a tutto il bimestre di cui si esamina la situazione e quello delle spese che si prevede di dover fare nei restanti mesi dell'esercizio, presentando così l'importo presuntivo del carico di spesa che al termine della gestione risulterà accertata sui singoli Capitoli del bilancio, in confronto coi rispettivi stanziamenti.

Art. 4.

I Capi di Servizio ed Unità dispongono, secondo i limiti e la natura delle attribuzioni affidate agli uffici dipendenti, perchè da parte degli Uffici stessi vengano bimestralmente ed in tempo utile comunicati tutti gli elementi necessari alla compilazione delle situazioni di cui all'articolo precedente.

Formano essenziale oggetto delle comunicazioni da farsi bimestralmente dalle Sezioni ai Servizi appositi prospetti indicanti:

a) l'importo delle spese accertate a carico di ciascun Capitolo fino a tutto il periodo di cui si esamina la situazione;

b) l'importo delle spese che, a seconda delle circostanze le quali possono influire sull'andamento dei servizi e dei lavori, si presume di assumere nei restanti mesi dell'esercizio;

c) le notizie che i Capi delle Sezioni ritengono opportuno di comunicare, in forma di brevi annotazioni apposte ai prospetti di cui sopra, ad illustrazione delle indicazioni di cui alla lettera precedente.

Art. 5.

I Capi di Servizio impartiscono ai dipendenti Uffici le Norme opportune per seguire gli impegni di spesa che si vengono svolgendo durante l'esercizio a carico di ciascun capitolo, in modo da tener preordinati gli elementi per le situazioni e le notizie da comunicarsi bimestralmente ai Servizi.

Art. 6.

In base agli elementi forniti dagli Uffici dipendenti, i Servizi compilano le situazioni bimestrali per i Capitoli di bilancio da essi amministrati, assumendo o completando, od anche rettificando, ove occorra, le previsioni e notizie di cui

alle lettere *b*) e *c*) del precedente articolo, in guisa da porgere alla Commissione di vigilanza i criteri necessari a valutare la situazione di ciascun Capitolo, e a giudicare dei provvedimenti opportuni per evitare la eccedenza degli impegni sulle assegnazioni di bilancio.

Le dette situazioni devono essere inviate al Servizio Ragioneria, non più tardi del giorno 20 del secondo mese cui si riferiscono le situazioni bimestrali medesime.

Art. 7.

Alla chiusura contabile di ciascun bimestre sarà trasmessa ai Ministri delle Comunicazioni e delle Finanze, la situazione delle entrate e delle spese accertate a tutto il bimestre stesso.

Avvenuta la riunione della Commissione di cui all'art. 1, verrà redatta e trasmessa ai prefati Ministri una Relazione sull'andamento degli introiti e delle spese sulle conseguenti previsioni sui risultati complessivi del bilancio in corso.

In detta Relazione saranno indicati i provvedimenti adottati o proposti per assicurare la regolare gestione dei Capitoli di spesa che presentano anormalità.

Art. 8.

Al fine di anticipare per quanto sia possibile la conoscenza e l'effetto delle principali cause che possono influire sui risultati del bilancio e prendere, ove occorra, i provvedimenti del caso, nei mesi in cui non avviene la convocazione della Commissione di cui gli articoli precedenti, il Direttore Generale ed i Vice Direttori Generali delle Ferrovie, il Capo del Servizio Personale e Affari Genrali, il Capo del Servizio Ragioneria o loro delegati, ed eventualmente anche i Capi di altri Servizi interessati o loro rappresentanti, si riuniranno per esaminare:

a) l'andamento delle spese afferenti al personale, quale risulta dai prospetti statistici mensili pervenuti e gli altri elementi forniti dai vari Servizi quale indici dell'andamento degli mpegni per gli altri titoli di spesa;

b) l'andamento dei prodotti del traffico accertati in base alla più recente situazione mensile;

c) i rapporti più recenti pervenuti sul carico delle merci ai porti e nelle stazioni e sul movimento dei treni.

Qualora tale esame riveli il determinarsi di una situazione discordante colle previsioni fatte nella riunione precedente

della Commissione di cui gli articoli precedenti, ne dovranno essere informati i Ministri delle Comunicazioni e delle Finanze.

Art. 9.

Queste norme avranno vigore dal 1° dicembre 1924.

Roma, addì 22 novembre 1924.

Il Ministro delle comunicazioni: CIANO.

Il Ministro delle finanze: DE' STEFANI.

COMUNICATI.

Esami di concorso a posti di Capo squadra Operai nelle squadre di rialzo.

Sono indetti esami di concorso a 30 posti di capo squadra operai per le Squadre di rialzo.

Il concorso avrà luogo, in relazione all'art. 112 del regolamento del personale, fra verificatori e operai di 1ª classe delle Squadre di rialzo che, alla data del presente avviso, siano abilitati alle funzioni di verificatore.

Non potranno essere ammessi al concorso i Verificatori e gli operai di 1ª classe che alla data del presente avviso abbiano superato il 45° anno di età o che alla data stessa non abbiano compiuto cinque anni di servizio, compreso l'avventiziato, nella qualifica attuale o in quella soppressa di Operaio di 2ª categoria.

Gli esami saranno tenuti secondo le norme approvate dal Consiglio d'amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920, pubblicate nel *Bollettino Ufficiale*, n. 44, del 28 ottobre 1920.

Le ammissioni agli esami verranno decise dalle Commissioni locali di avanzamento, e gli eventuali reclami per mancata ammissione saranno dai Capi Compartimento trasmessi al Servizio Materiale e Trazione per l'inoltro, con le informazioni ed il parere, al Servizio del Personale e Affari Generali, che provocherà le decisioni superiori.

I verificatori e gli operai di 1ª classe che si trovano nelle condizioni volute e che intendono partecipare al concorso dovranno presentare, per il tramite gerarchico, apposita domanda, compilata su carta da bollo di L. 2, non oltre il giorno 15 gennaio 1925.

Agli agenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei capi immediati, dove e quando avranno luogo gli esami.

Esame di concorso a posti di Capo squadra operai nelle officine dei depositi locomotive.

Sono indetti esami di concorso a 20 posti di Capo squadra operai per le Officine dei depositi locomotive.

Il concorso avrà luogo in relazione all'art. 110 del rego-

lamento del personale fra operai di 1ª classe di qualsiasi mestiere che non sia quello di verniciatore, falegname e stagnaio, che prestino servizio nelle Officine dei depositi, che dimostrino di conoscere almeno due mestieri principali, esclusi quelli sopraindicati, e che alla data del presente avviso abbiano i seguenti requisiti:

1º non avere superato il 45º anno di età;

2º avere prestato servizio per almeno due anni nelle Officine dei Depositi;

3º avere compiuto almeno cinque anni di servizio, compreso l'avventiziato, nella qualifica attuale o in quella soppressa di operaio di 2ª categoria.

Gli esami saranno tenuti secondo le norme approvate dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920, pubblicate nel *Bollettino Ufficiale*, n. 44, del 28 ottobre 1920.

Le ammissioni agli esami verranno decise dalla Commissione locale di avanzamento, e gli eventuali reclami per mancata ammissione saranno dai Capi Compartimento trasmessi al Servizio Materiale e Trazione per l'inoltro, con le informazioni e il parere, al Servizio del Personale e Affari Generali, che provocherà le decisioni superiori.

Gli operai di 1ª classe che si trovano nelle condizioni volute e che intendono partecipare al concorso dovranno presentare, per il tramite gerarchico, apposita domanda, compilata su carta da bollo da L. 2, non oltre il giorno 15 gennaio 1925.

Agli agenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei capi immediati, dove e quando avranno luogo gli esami.

Esami di concorso a posti di Capo squadra Operai elettricisti.

Sono indetti esami di concorso a 10 posti di Capo squadra operai elettricisti.

Il concorso avrà luogo in relazione all'art. 110 del regolamento del personale fra operai di 1ª classe elettricisti che, alla data del presente avviso, abbiano prestato almeno due anni di servizio nelle Officine di grande riparazione del materiale rotabile, o nelle Officine delle Centrali elettriche della trazione, o nelle Officine annesse ai Depositi locomotive o locomotori e nel mestiere di elettricista.

Non potranno essere ammessi al concorso gli operai di 1ª classe elettricisti che alla data del peresente avviso abbiano superato il 45º anno di età o che alla data stessa non abbiano compiuto cinque anni di servizio, compreso l'av-

ventiziato, nella qualifica attuale o in quella soppressa di Operaio di 2ª categoria.

Gli esami saranno tenuti secondo le norme approvate dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920, pubblicate nel *Bollettino Ufficiale*, n. 44, del 28 ottobre 1920.

Le ammissioni agli esami verranno decise dalle Commissioni locali di avanzamento, e gli eventuali reclami per mancata ammissione saranno dai Capi Compartimenti trasmessi al Servizio Materiale e Trazione per l'inoltro, con le informazioni ed il parere, al Servizio del personale e Affari generali, che provocherà le decisioni superiori.

Gli operai di 1ª classe elettricisti che si trovano nelle condizioni volute e che intendono di partecipare al concorso dovranno presentare, per il tramite gerarchico, apposita domanda, compilata su carta da bollo di L. 2, non oltre il giorno 15 gennaio 1925.

Agli agenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei capi immediati, dove e quando avranno luogo gli esami.

Esami di concorso a posti di Capo squadra Operai nelle officine.

Sono indetti esami di concorso per promozione a:

n. 6 posti di Capo squadra operai calderai;
n. 5 » » » » tornitori;
n. 9 » » » » falegnami.

Il concorso avrà luogo, in relazione agli articoli 110 e 112 del Regolamento del personale, fra operai di 1ª classe dei mestieri suindicati che prestino servizio nelle officine e che alla data del presente avviso abbiano i seguenti requisiti:

1° non avere superati i 45 anni di età;

2° avere prestato servizio per almeno due anni nelle Officine e nei mestieri predetti;

3° avere compiuto almeno cinque anni di servizio, compreso l'avventiziato, nella qualifica attuale o in quella soppressa di operaio di 2ª categoria.

Gli esami sarano tenuti secondo le norme approvate dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920, pubblicate nel *Bollettino Ufficiale*, n. 44, del 28 ottobre 1920.

Le ammissioni agli esami verranno decise dalle Commissioni locali di avanzamento, e gli eventuali reclami per mancata ammissione saranno dai Capi Compartimento trasmessi al Servizio Materiale e Trazione per l'inoltro, con le

informazioni ed il parere, al Servizio del Personale e Affari Generali, che provocherà le decisioni superiori.

Gli operai di 1ª classe che si trovano nelle condizioni volute e che intendono partecipare al concorso dovranno presentare, per il tramite gerarchico, apposita domanda, compilata su carta da bollo da L. 2, non oltre il giorno 15 gennaio 1925.

Agli agenti ammessi al concorso verrà notificato, a mezzo dei capi immediati, dove e quando avranno luogo gli esami.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il Comitato d'Esercizio di Bologna, in data 4 ottobre 1924, ha deliberato il licenziamento del Manovale in prova *Miches* Antonio (260086), per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni, a decorrere dal 16 aprile 1924.

Per munifica elargizione del gr. uff. ing. Giuseppe Pietri, Ispettore Superiore F. S., a riposo, in memoria di suo figlio avv. Stefano, l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche ha bandito un concorso con tre premi quinquennali di L. 5000 ciascuno per monografie scientifiche d'argomento turistico.

Il primo tema fissato è « L'organizzazione turistica della Sardegna ».

I funzionari che desiderassero partecipare al concorso, potranno rivolgersi per ulteriori chiarimenti all'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche » (Enit) - Via Margherita, 6 - Roma.

Ordine di servizio N. 156.

Soppressione degli uffici stralcio delle ex Ragionerie Compartimentali e dell'ex Sezione interna del Servizio Ragioneria

A far tempo dal 1° gennaio 1925, sono soppressi gli Uffici Stralcio degli ex Uffici Ragioneria di Torino, Milano, Firenze, Napoli e Palermo, nonchè l'Ufficio Stralcio della ex Sezione Interna del Servizio Ragioneria.

Le Sedi Contabili — Servizi Centrali, Sezioni, Delegazioni di Cagliari, Ferrovie Secondarie Sicule — e gli Uffici dipendenti, (in quanto ne siano autorizzati) a partire dalla detta data, per l'eventuale seguito delle pratiche ancora in sospeso e già trattate dalle ex Ragionerie Compartimentali e per la richiesta o l'esame di documenti afferenti al periodo anteriore al 1° luglio 1923, si rivolgeranno ai corrispondenti Riparti di Controllo Cassa di giurisdizione, instituiti in relazione al nuovo ordinamento dato al Servizio Ragioneria con le deliberazioni del 5 giugno 1923 dell'ex Commissario Straordinario.

Le stesse Sedi Contabili per quanto provvedeva anteriormente alla ripetuta data del 1° luglio 1923 la ex Sezione Interna di Ragioneria di Roma, dovranno invece rivolgersi in caso di analoghe necessità alla Sede Centrale del Servizio Ragioneria.

Ordine di servizio N. 157.

Estensione di servizio nella fermata di Ospedaletto Euganeo.

Dal giorno 16 novembre 1924 la fermata di Ospedaletto Euganeo, della linea Mantova-Legnago-Monselice, già ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, nonchè ai trasporti merci in piccole partite a G. V. costituiti da colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno, viene abilitata anche al servizio delle merci in piccole partite a P. V. limitatamente ai trasporti di peso fino a Kg. 500 composti di colli non superanti il peso di Kg. 50.

Dalla data stessa anche i trasporti a grande velocità dovranno essere limitati a quelli di peso fino a Kg. 500.

In conseguenza di ciò, nella parte 1ª del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) di contro al nome di Ospedaletto Euganeo a pagina 41, si dovrà esporre nella colonna 10 la lettera O col richiamo (8) e in calce alla pagina stessa si dovrà modificare la nota (8) nel modo seguente:

« (8) Limitatamente ai trasporti di peso fino a Kg. 500 composti di colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno ».

Inoltre nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pagina 13, di contro al nome della fermata di Ospedaletto Euganeo si dovrà sostituire l'indicazione L G con L O.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 158.

Attivazione della linea primaria a 60.000 volt Benevento-Foggia.

Il giorno 1° gennaio 1925 sarà regolarmente attivata la linea primaria a 60.000 Volt tra Benevento e Foggia, situata sulla sede ferroviaria tra le stazioni di Benevento e Montecalvo Buonalbergo e tra la fermata di Pianerottolo e la stazione di Troia-Castelluccio Sauri.

Il Direttore Generale:
ODDONE.

Circolare N. 9v

Ricerca veicoli.

Occorre ricercare i veicoli elencati nell'allegato alla presente circolare.

Di fianco a ciascun numero di servizio dei veicoli medesimi è indicato l'ufficio che ne ha chiesta la ricerca, il motivo per cui rendesi necessaria la ricerca stessa e la località ove il veicolo rintracciato deve essere inviato o trattenuto.

I. — Le ricerche devono farsi per tre giorni consecutivi e precisamente il **22, 23 e 24 gennaio 1925:**

a) *dagli agenti del Servizio Movimento e Traffico*: nei recinti delle stazioni e loro adiacenze; nei parchi di deposito di veicoli vuoti o riparandi; negli stabilimenti raccordati, compresi i depositi locomotive, i depositi combustibili, le cave, ecc.;

b) *dagli agenti del Servizio Materiale e Trazione*: nelle squadre di rialzo, nelle officine del materiale mobile; nei parchi annessi alle officine medesime e nei parchi riparandi in consegna al Servizio Materiale e Trazione.

Le stazioni a contatto con ferrovie estere accerteranno inoltre se fra i veicoli di ritorno dall'estero dal 25 al 31 gennaio ve ne siano di quelli compresi nell'Allegato alla presente circolare; quelle a contatto con le ferrovie secondarie italiane faranno analogo accertamento pei veicoli di ritorno sulla rete F. S. nei giorni dal 25 al 31 gennaio.

II. — Ad ogni veicolo rintracciato ,le stazioni applicheranno, ad ambo i lati, l'etichetta V-57 od altro corrispondente cartellino, scrivendovi sopra, a caratteri ben chiari e marcati, il motivo pel quale il veicolo è stato etichettato.

III. — I veicoli *vuoti* vengono trattenuti nella località ove furono rintracciati oppure inviati in squadra, in officina, od in altra località designata, a seconda delle indicazioni che, a fianco di ciascun veicolo, risultano nell'allegato della presente.

IV. — I veicoli *carichi*, appena rintracciati, vengono etichettati ed inoltrati alla stazione destinataria del trasporto.

La stazione che etichetta il veicolo ha però l'obbligo di segnalare telegraficamente alla stazione destinataria gli estremi del veicolo stesso e quelli d'inoltro. Quest'ultima,

alla sua volta, si regola, dopo reso libero il veicolo, come al punto III.

Qualora si tratti di veicoli che non possono viaggiare, la stazione ne dà annunzio telegrafico alla propria Sezione Movimento e Traffico ,la quale provvederà alle pratiche relative.

V. — La stazione, la squadra e l'officina che etichetta un veicolo deve darne notizia telegrafica all'*Ufficio per conto del quale è stata fatta la ricerca ed alla Sezione Movimento e Traffico*, facendo riferimento alla presente circolare ed indicando se il veicolo sia stato trattenuto oppure gli estremi d'invio altrove.

Le Sezioni Movimento e Traffico a loro volta rimetteranno al Servizio Movimento e Traffico ed al Servizio Materiale e Trazione **non oltre il 5 febbraio** un elenco per numero di servizio di tutti i veicoli rintracciati nelle stazioni, nelle Squadre di rialzo e nelle officine della propria circoscrizione.

Le officine e le Squadre di rialzo nelle quali viene rintracciato od inoltrato il veicolo per la verifica del rodiggio devono rimettere senz'altro il prospetto relativo alle sale montate, boccole e scartamento dei parasale direttamente al Servizio Materiale e Trazione come da lettera Circolare T. V. 612/85 o 1/612/14/2 dell'8 marzo 1923.

Qualora le dimensioni dei fuselli delle sale montate risultassero in relazione alla portata massima più la tara del carro (come dalla tabella annessa alla lettera Circolare V. 2/27839/21292 del 16 luglio 1923) *restituiranno il veicolo alla circolazione ,sempre rimettendo al Servizio il citato prospetto.*

Le Officine F. S. nelle quali viene rintracciato o inoltrato il veicolo per la verifica della coloritura esterna della cassa, dovranno rimettere senz'altro al Servizio Materiale e Trazione un particolareggiato rapporto sul comportamento dei due sistemi di coloritura in confronto fra loro, (sistema F. S. nella metà destra di ciascuna parete guardando il veicolo dall'esterno, nuovo sistema nella metà sinistra), attendendo il benestare del predetto servizio prima di rimettere il veicolo in circolazione.

Richiamo sulla presente circolare tutta l'attenzione dei Capi stazione e dei dirigenti le Officine e le Squadre di rialzo, onde spieghino la massima diligenza nell'organizzare e sorvegliare il lavoro di ricerche, essendo nell'interesse dell'esercizio, necessario che le ricerche medesime diano esito positivo in modo che tutti i veicoli elencati nell'Allegato vengano rintracciati.

Distribuito agli agenti delle classi 5, 7, 9, 11, 32, 40, 41, 42, 44 e 45.

Allegato alla Circolare N. 9-1924.

Marca dell'amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
		Carrozze.		
F. S.	9 120	Stazione in cui si trova	Servizio Materiale e Trazione	Carrozza cellulare demolenda
»	27 134	Prossima Officina	»	Esperimento coloritura
»	42 562	»	»	»
»	43 440	»	»	»
»	66 033	Bari	Sezione Movimento Bari	Rinvio in residenza
		Bagagliai.		
F. S.	69 897	Roma Termini	Sezione Movimento Roma	Servizio
		Carri.		
F.S. (Sud)	30 861	Stazione in cui si trova	Servizio Materiale e Trazione	A disposizione
F. S.	055 016	Rivarolo Ligure	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzato conto Servizio Approvigionamenti
»	055 034	Genova P. Principe	Sezione Materiale e Trazione Genova	A disposizione
»	153 115	Prossima Officina	Servizio Materiale e Trazione	Esperimento Copertura
»	159 939	»	»	Verifica coloritura
»	167 348	»	»	»
»	187 024	Stazione in cui si trova	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	A disposizione
»	187 030	«	»	»
»	233 195	Prossima Officina	Servizio Materiale e Trazione	Verifica imperiale
«	233 967	»	»	Verifica coloritura
»	425 352	»	»	»

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	426 124	Prossima Officina	Servizio Materiale e Trazione	Verifica coloritura
»	460 306	»	»	»
»	460 925	»	»	»
»	466 597	Officina F. S. Firenze	»	»
»	479 993	Prossima Officina	»	»
»	486 703	»	»	»
»	510 104	Prossima Squadra Rialzo	»	Cambio numerazione
»	520 103	Prossima Officina o Squadra Rialzo	»	Verifica zincatura
»	520 124	Castellammare Adriatico	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Rinvio in residenza
»	520 172	Foggia	»	»
»	520 267	Palermo	»	»
»	520 301	Popoli	»	»
»	530 003	Prossima Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Cambio numerazione
»	530 038	Rivarolo Ligure	Ufficio Circolazione Veicoli	Specializzato conto Servizo Approvvigionamenti
»	530 068	Civitavecchia	»	»
»	530 105	Prossima Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Cambio numerazione
»	530 109	»	»	»
»	550 107	Foggia	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Rinvio in residenza
»	550 108	»	»	»
»	550 113	»	»	»
»	550 141	Cotrone	»	
»	550 168	Palermo	»	»
»	550 227	Foggia	»	»
»	550 228	»	»	»

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	550 402	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica zincatura
»	601 044	Lebba	Sezione Movimento Ancona	Rinvio in residenza
»	603 998	»	»	»
»	604 559	»	»	»
»	610 462	»	»	»
»	610 474	»	»	»
»	610 492	»	»	»
»	610 927	»	»	»
»	610 946	»	»	»
»	610 989	»	»	»
»	611 109	»	»	»
»	611 114	»	»	»
»	620 779	»	»	»
»	621 261	»	»	»
»	621 432	»	»	»
»	621 449	»	»	»
»	621 907	»	»	»
»	921 950	»	»	»
»	625 134	»	»	»
»	640 231	»	»	»
»	640 269	»	»	»
»	640 418	»	»	»
»	640 421	»	»	»
»	640 446	»	»	»
»	670 100	»	»	»
F.S. [P]	905 009	Stazione in cui si trova	Servizio Materiale e Trazione	Verifiche
»	949 600	»	»	»

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	7 100 013	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione
»	7 100 016	»	»	»
»	7 100 026	»	»	»
»	7 100 049	Prossima officina o Squadra di Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 100 128	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione
»	7 100 251	»	»	»
»	7 100 982	»	»	»
»	7 101 096	»	»	»
»	7 101 213	»	»	»
»	7 101 665	»	»	»
»	7 101 703	»	»	»
»	7 101 718	»	»	»
»	7 101 838	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 102 427	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione
»	7 102 445	»	»	»
»	7 103 214	»	»	»
»	7 103 277	»	»	»
»	7 103 281	»	»	»
»	7 103 282	»	»	»
»	7 103 492	»	»	»
»	7 103 690	»	»	»
»	7 103 926	Stazione in cui si trova	»	A disposizione
»	7 103 946	Padova Campo di Marte	»	Specializzazione

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	7 104 042	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione
»	7 104 059	»	»	»
»	7 104 268	»	»	»
»	7 104 899	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 104 952	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione
»	7 105 027	»	»	»
»	7 105 059	»	»	»
»	7 105 065	»	»	»
»	7 105 099	»	»	»
»	7 105 452	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 105 479	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolàzione Veicoli Roma	Specializzazione
»	7 105 741	»	»	»
»	7 105 796	»	»	»
»	7 105 994	»	»	»
»	7 106 039	»	»	»
»	7 106 053	»	»	»
»	7 106 282	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 107 046	»	»	«
»	7 107 110	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione
»	7 107 719	»	»	»
»	7 107 735	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 107 753	Padova Campo di Marte	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Specializzazione
»	7 108 134	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	7 203 014	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 203 900	»	»	»
»	7 300 208	Stazione in cui si trova	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	A disposizione
»	7 300 316	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica Rodiggio
»	7 400 526	»	»	»
»	7 400 898	»	»	»
»	7 401 257	Stazione in cui si trova	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	A disposizione
»	7 401 928	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 402 609	»	»	»
»	7 403 295	»	»	»
»	7 403 453	»	»	»
»	7 403 466	»	»	»
»	7 404 001	»	»	»
»	7 404 036	»	»	»
»	7 404 416	»	»	»
»	7 404 435	»	»	»
»	7 404 784	»	»	»
»	7 405 505	»	»	»
»	7 405 520	»	»	»
»	7 405 762	»	»	»
»	7 405 983	»	»	»
»	7 500 101	Fiume	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Consegna Raffinerie di Fiume
»	7 500 858	»	»	»
»	7 501 030	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
F. S.	7 501 808	Fiume	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	Consegna Raffineria di Fiume
»	7 600 140	Stazione in cui si trova	»	A disposizione
»	7 600 643	Prossima Officina o Squadra Rialzo	Servizio Materiale e Trazione	Verifica rodiggio
»	7 650 003	»	»	»
»	7 650 550	»	»	»

Veicoli esteri.

Marca dell'Amministrazione proprietaria	Numero del veicolo	Località di concentramento	Ufficio che ha chiesto la ricerca	Motivo della ricerca
M.A.V.	502 541	Stazione in cui si trova	Ufficio Circolazione Veicoli Roma	A disposizione
K.K.st.B.	509 609	Fiume	»	Consegna Raffinerie di Fiume

Errata-corrige.

Bollettino Ufficiale n. 50 - Parte III - Pag. 238:

I lavori aggiuntivi di restauro nella Galleria di Ribera sono stati indicati per L. 397,000 anzichè per L. 1,397,000 e la data della licitazione privata è stata fissata per il 5 gennaio 1925 invece che per il 8 gennaio.

Comunicazioni.

Gare, appalti, etc. per lavori e forniture

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Ricostruzione di un tratto di muro di chiusura nella stazione di Porto Empedocle.	C. fiduciario	Ore 18 12 gennaio 1925	28.000	Sezione Lavori Caltanissetta
Ricostruzione del muro di chiusura nella stazione di Terranova.	C. fiduciario	Ore 18 12 gennaio 1925	28.000	Sezione Lavori Caltanissetta
Riparazione di alcuni caselli fra le stazioni di Roccapalumba a Marcatobianco.	C. fiduciario	Ore 18 12 gennaio 1925	30.000	Sezione Lavori Caltanissetta
Sistemazione della falda in frana ai km. 32 + 482 e 32 + 660 della linea S. Eufemia B. Catanzaro Marina.	L. P.	Ore 10 10 gennaio 1925	96.770	Sezione Lavori Reggio Calabria
Fornitura di 3 alternatori trifasi da 10.000 K. V. A.	T. P.	31 marzo 1925	4.500.000	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7°

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Licitazione privata G. - Gare C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Fornitura di 3 turbine a vapore della potenza di 10.000 HP.	T. P.	31 marzo 1925	4.000.000	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7°
Fornitura di 5 intelaiature e relativi interruttori tripolari 4000 volt. 200 A.	T. P.	31 marzo 1925	40.000	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7°
Fornitura di 8 caldaie superficie riscaldata 600 mq., pressione 27 atmosfere.	T. P.	31 marzo 1925	3.500.000	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7°
Fornitura di 6 intelaiature e relativi interruttori tripolari 75.000 volt. 300 A.	T. P.	31 marzo 1925	180.000	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7°
Fornitura di 9 trasformatori monofasi da 3350 K. V. A.	T. P.	31 marzo 1925	2.000.000	Servizio Lavori e Costruzioni Ufficio 7°
Rinnovamento di ml. 216,10 di binario fra i km. $\frac{112+991,09}{113+207,29}$ e ml. 671.80 fra i km. $\frac{118+984,20}{119+653,60}$ e rafforzamento di ml. 529,26 di binario fra i km. 112 + 793,74 e 498,45 sulla linea Palermo-Bicocca.	C. fiduciario	Ore 18 9 gennaio 1925	22.000	Sezione Lavori Caltanissetta
Revisione generale di un tratto di linea di ml. 3356 fra i km. 82 + 435 e 85 + 791 fra le stazioni di Marcatobianco e Valledolmo, rialzo di banchine e risanamento di massicciata di alcuni tratti fra le progressive suddette.	C. fiduciario	Ore 18 9 gennaio 1925	30.000	Sezione Lavori Caltanissetta

LAVORI E FORNITURE	L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Importo approssimativo dell'appalto	Ufficio incaricato delle pratiche presso il quale si tiene la gara
Consolidamento del rilevato in corrispondenza del ponticello di m. 0,60 di luce al km. 125 + 970,30 nella stazione di S. Caterina Xirbi.	**C.** fiduciario	Ore 18 9 gennaio 1925	13,360	Sezione Lavori Caltanissetta
Lavori in ferro per costruire un nuovo ponte a tre travate metalliche indipendenti della luce di m. 5 le estreme e di m. 6 l'intermedia sul Torrente Toccaculo al km. 73 + 763 della linea Metaponto-Reggio C.	**L. P.**	Ore 10 9 gennaio 1925	66.000	Sezione Lavori Cosenza
18 motori elettrici asincroni trifasi, per corrente a 260 volt. - 50 periodi - potenze da 2 a 40 K. W. con accessori - Per il Deposito Locom. di Catania.	**T. P.**	20 gennaio 1925	—	Servizio Mat. e Trazione Ufficio 2° Viale Principessa Margherita, 52 *Firenze*

Elenco delle forniture da appaltarsi dall'Amministrazione ferroviaria.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata T. P. - Trattativa privata G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.º »	17,600 44,000	Verrine ad elica Punte di ricambio p. dette	L. P.	26-1-1925	Servizio Approvvigionamenti Ufficio 3º Roma
N.º	35,000	Tessere per l'uso dei biglietti settimanali festivi	L. P.	27-1-1925	Id. Ufficio 2º Id.
N.º	50,000	Pale per massicciata	L. P.	31-1-1925	Id. Ufficio 3º Id.
N.º »	33,000 101,000	Fogli di carta smerigliata Id. id. vetrata	T. P.	13-1-1925	Id. Ufficio 3º Id.
»	10,000	Portapenne comuni	T. P.	15-1-1925	Id. Ufficio 2º Id.
Kg.	400,000	Chiavarde di ferro grezze filettate con dado e foro	L. P.	20-1-1925	Id. Ufficio 3º Id.
N.º	1700	Scaricatori a pettine a due linee mod. F. S.	L. P.	3-2-1925	Id. Ufficio 3º Id.
Mt.	10,000	Stoffa di cotone damascata per tendine, alta c/m. 135	L. P.	7-2-1925	Id. Ufficio 2º Id.

MATERIALE DA FORNIRSI			L. P. - Licitazione privata. T. P. - Trattativa private G. - Gara C. - Cottimo	Termine utile presentazione offerte	Servizio ed Ufficio incaricato delle pratiche
N.°	2800	Spazzole metalliche di tipi diversi	**L. P.**	**14-2-1925**	**Id.** **Ufficio 3°** **Id·**
—	—	Materiali per impianti, illuminazione elettrica.	**T. P.**	**14-1-1925**	**Id.** **Ufficio 3°** **Id.**

Il Direttore Generale
ODDONE.

Sentenza

Trasporto di cose - Reclamo - Decorrenze della prescrizione.

Se la Ferrovia risponde al reclamo amministrativo prima del 40° giorno di cui all'art. 12-bis *delle cessate Tariffe e Condizioni dei Trasporti ferroviari, la prescrizione semestrale decorre dal giorno del ricevimento della risposta data dalle Ferrovie.*

CORTE DI APPELLO DI ROMA 15 luglio-14 agosto 1924; *Pres.* Faggella; *Est.* Palombo; Ferrovie dello Stato c. Società Giovanni Ansaldo.

Omissis.

Osserva, quindi, la Corte che delle due su cennate eccezioni di prescrizione dedotte a motivo di appello dalle Ferrovie di Stato quella di cui al numero 2 è giuridicamente fondata, e deve essere accolta.

Come risulta, in fatto, dalla lettera 18 aprile 1922 dalla Società Ansaldo diretta alla Divisione Movimento e Traffico delle Ferrovie di Stato del Compartimento di Roma, i reclami per l'avvenuta vendita della legna furono presentati alla Stazione di Norma Ninfa il 14 marzo 1923. I reclami stessi furono respinti dall'Amministrazione ferroviaria, per avvenuta prescrizione, con lettera, prodotta in copia, del 28 marzo 1922.

Affermano le Ferrovie che il termine di prescrizione di sei mesi ordinaria, in materia di contratto di trasporto, deve cominciare a decorrere dal 29 marzo, onde l'azione deve ritenersi prescritta avendola la Società Ansaldo promossa il successivo 1° ottobre.

La Società Ansaldo, pur lasciando intravedere di aver forse ricevuto con qualche giorno di ritardo la comunicazione del rigetto del reclamo, non impugna la affermazione avversaria di aver essa proposta l'azione oltre il termine di sei mesi dal giorno della ricevuta comunicazione e si limita a sostenere che il termine di quaranta giorni, fissato dalla legge per poter promuovere l'azione giudiziaria contro l'Am-

ministrazione delle Ferrovie, è assoluto ed indipendente dagli atti che, nel frattempo, le parti possono comunicarsi, in relazione al reclamo amministrativo. Ma tale deduzione non è giuridicamente fondata ove si ponga mente alla *ratio legis*.

Evidentemente, con lo stabilire che contro l'Amministrazione delle Ferrovie non possa essere promossa azione giudiziaria per inadempimento delle condizioni di trasporto prima che siano trascorsi quaranta giorni dalla presentazione del reclamo amministrativo, la legge intese di evitare che nella enorme massa di contratti di trasporto assunti per la sua specifica funzione dell'Amministrazione ferroviaria, si iniziassero inconsultamente ed inutilmente azioni giudiziarie per questioni e vertenze di facile soluzione amministrativa, ed a tal fine, concesse all'Amministrazione un lasso di tempo di quaranta giorni, per accogliere, se del caso, il reclamo ed evitare la inutile vertenza giudiziaria.

Dalla citata norma legislativa però, il reclamante ritrae pur sempre un vantaggio giacchè il termine di ordinaria decorrenza della prescrizione, anzichè decorrere a norma dell'ultimo capoverso dell'art. 924 del Codice di Commercio, decorre evidentemente, o dal giorno del proposto reclamo se a questo non sia data risposta, o se l'Amministrazione risponde, dal giorno della comunicazione del rigetto del reclamo.

Or poichè la Società Ansaldo non contesta, come si è detto, l'affermazione del resto logica dell'Amministrazione appellante, che il 1° ottobre 1922, quando, cioè, promosse l'azione giudiziaria erano trascorsi più di 180 giorni da quello in cui ebbe comunicazione della decisione dell'Amministrazione di cui alla ricordata lettera del 28 marzo 1922, l'azione stessa è prescritta, per cui la domanda spiegata il 1° ottobre 1922 dalla Società Ansaldo deve essere respinta.

Dovendo, pertanto, in tal senso accogliersi l'appello, restano assorbite le altre conclusioni delle parti, compresa quella subordinata dall'appellante.

Considerato, che le spese seguono la soccombenza (articolo 370 C. P. C.) per cui van messe a carico della Società Ansaldo tanto quelle del giudizio di primo grado, quanto quelle del presente giudizio.